

Rafael García

Genuínamente holandés

Pabellones y ferias de la Nieuwe Bouwen

En números anteriores de esta misma publicación se ha podido ver la importante dedicación por parte de integrantes del Movimiento Moderno holandés al diseño de stands y elementos expositivos como un aspecto complementario al más propiamente arquitectónico. También se pudieron apreciar los variados argumentos por los que esa actividad, aparentemente menor y próxima al interiorismo, fue considerada en muchas ocasiones como una continuación natural de la arquitectura, compartiendo con ella muchos de sus planteamientos dentro de un enfoque análogamente objetivo y racional. En algunos casos se pudieron ver incluso intentos de incorporación del paisaje holandés a través de diferentes mecanismos alusivos. En este nuevo trabajo, ampliamos aún más el ámbito de acción de lo realizado dentro de la Nieuwe Bouwen y pasamos a considerar no tanto los espacios expositivos en sí, como se hizo anteriormente, como la propia arquitectura expositiva, refiriéndonos tanto al proyecto de pabellones de exposición como al diseño de conjuntos feriales.

Estas nuevas incursiones en áreas que ensancharon los objetivos más estrictamente arquitectónicos de las primeras etapas del Movimiento Moderno holandés son reflejadas claramente en las páginas de la revista *De 8 en Opbouw* (8+O), su portavoz oficial desde 1934, y muestran, en un cierto paralelo con lo sucedido en otros países, que corresponden a un fenómeno característico de las fases más tardías de la arquitectura moderna del periodo de entreguerras. Esa tendencia general puede apreciarse, por ejemplo, en el planteamiento del último de los CIAM anteriores al conflicto, el celebrado en París en 1937, y en el que se incorpora el Tiempo Libre (Loisirs) como un elemento programático nuevo y diferenciado de los más estrictamente habitacionales y edificatorios de los CIAM previos.

Pero pese a dichas semejanzas, se ha de indicar también que el tratamiento dado a estos temas en Holanda en esos años correspondientes a la segunda mitad de los treinta tuvo con frecuencia un valor propio y singular, estando ligado muy estrechamente en muchas ocasiones a los rasgos particulares de la geografía y la sociedad holandesas. Por eso, y casi como una constante, en la mayoría de ellos se encuentran, tratando de hacerlas compatibles con la modernidad general, explícitas alusiones a lo “genuinamente holandés”. A su vez, es también significativo que estos intereses “ampliados” respecto a los más restrictivos del periodo inicial, vengán a coincidir con un progresivo aumento de la participación en proyectos que tendrán como eje el medio natural y la vida al aire libre. Como consecuencia, temas como baños y piscinas públicas, acondicionamiento de litoral marítimo para uso público, parques y jardines, teatros al aire libre, programas de albergues juveniles en el campo e incluso decoración de ciudades para ocasiones celebrativas centrarán buena parte del contenido de esos años finales. Todos ellos en conjunto ofrecen un panorama

CIAM V. Logis et
Loisirs. Paris 1937.



mucho más desconocido y menos divulgado que el de las figuras y proyectos más canónicos de la modernidad holandesa. Por ello y dado su

interés, esperamos que puedan ser también recogidos en próximos trabajos.

Pabellones de representación

Para este primer apartado nos centraremos en los proyectos para tres exposiciones realizados todos ellos por Mart Stam, figura que seguirá teniendo un marcado protagonismo

también en este ámbito de los pabellones representativos y a quien se deben sus aportaciones más significativas dentro de la modernidad holandesa.

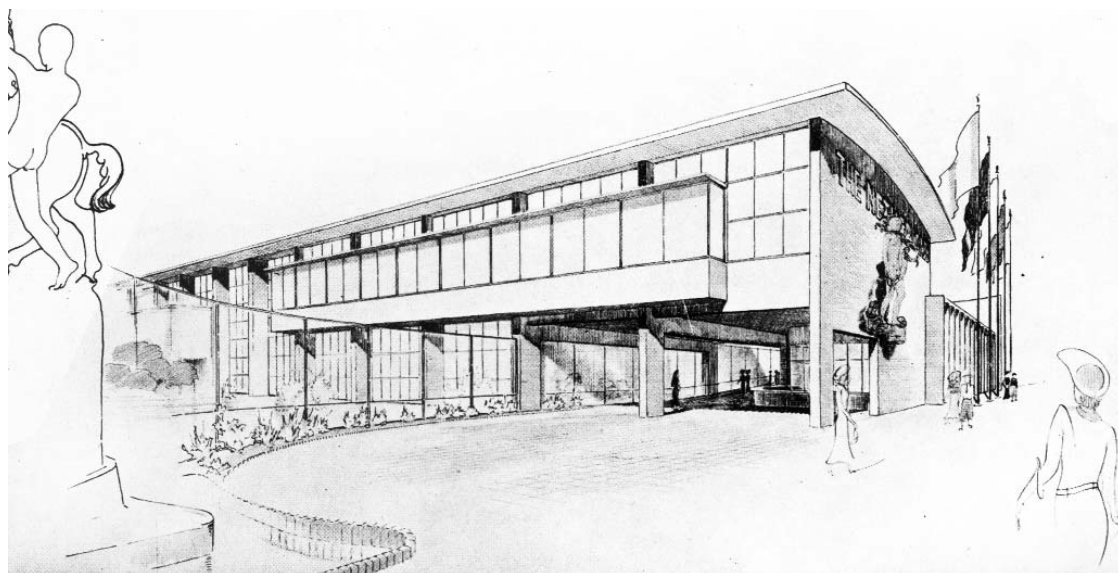
Pabellón holandés de la Feria Internacional de Nueva York de 1939

El primero a considerar, el diseño para el pabellón holandés de la Feria Internacional de Nueva York de 1939, fue el proyecto ganador de un concurso restringido celebrado el año anterior y al que fueron invitados siete arquitectos entre los que se incluía como figuras más conocidas a Wijdeveld, Van Ravesteyn y Dudok. No obstante, dicho resultado fue alterado posteriormente, otorgándose directamente el encargo a Slothouwer, destacada figura tradicionalista dentro del resto de participantes y autor de una propuesta bastante trivial y de pobrísima factura en su presentación.¹ Así pues, esta concesión estuvo marcada por las irregularidades y el proyecto de Stam, a pesar de estar apoyado por amplios colectivos profesionales y ocasionar incluso una negativa del gremio de constructores y artesanos especializados en montajes expositivos a participar en el pabellón oficial holandés

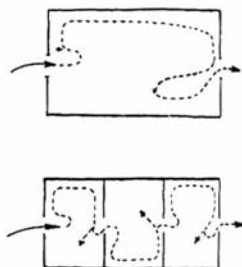
de dicha feria, no pudo pasar de la fase de anteproyecto.² Si se hubiera construido habría compartido su presencia con proyectos tan reconocidos como el de Alvar Aalto en representación de Finlandia, las propuestas de Bel Geddes para la General Motors o la monumental maqueta de la ciudad del futuro.

El proyecto fue redactado atendiendo al espíritu establecido en el programa, en el cual se prescribía que, tal y como se describe en un artículo dedicado a la propuesta publicado en 8+0 y firmado por Stam, “es necesario que el proyectista se forme una clara imagen del aspecto que debe tener la exposición. Dicho de otra manera, es necesario saber y formular por adelantado qué ideas básicas Holanda como expositor desea dar a los visitantes y en especial qué ideas le deben ser grabadas”. Con este propósito se debía, según las directrices,

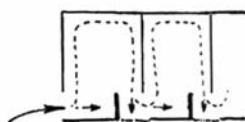
*Pabellón holandés.
N. York 1939.
Vestíbulo de entrada*



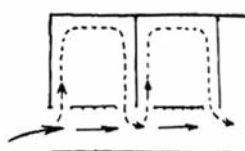
*Pabellón holandés.
N. York 1939.
Itinerarios.*



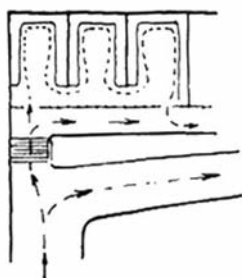
*Difícil orientación,
confusión y, por ello,
mucho cansancio.*



*Sencillez y claridad
en la agrupación. Se
lee de izquierda a
derecha.*



*No igualdad de
izquierda a derecha,
esto crea intranquilidad
en el visitante.*



*La variación es también
deseable y produce un efecto
refrescante.*

dar lugar a un tema “sobre el que el material a exponer pueda ser reunido, organizado y reagrupado en una exposición”, lo cual fue entendido en este caso por su proyectista como el compromiso de “componer una serie de espacios que soporten el programa proyectado y ayuden a aclararlo”, de manera que “sólo entonces la obra dará satisfacción a la idea de la que debe partir la exposición y (si el programa ha sido completado con una gran idea conductora) podrá tener también una expresión arquitectónica, clara, convincente y bella”.³ Se trataba, por tanto, de un proyecto en el que uno de sus principales retos era encontrar la clarificación y la expresión de esas ideas programáticas y traducirlas en arquitectura. Un concepto de funcionalismo que iba más allá de la simple ordenación de funciones.

Más adelante en ese mismo artículo, Stam indicaba la importancia de los agrupamientos expositivos en la manera en que el visitante debe ser conducido por la totalidad de la exposición, señalando además que éste “no tiene que ir sintiéndose desamparado, no sabiendo dónde tiene que empezar y terminar y tampoco puede tener la desagradable sensación de haber tenido que dejarse muchas cosas”.⁴ En relación a ello propuso itinerarios lineales, sin la necesidad de retrocesos para terminar de ver los materiales expuestos. También, y mediante sus series de pequeñas salas segregadas se ofrecía “como deseable, para no estar continuamente siguiendo la corriente de visitantes, sino solo aquello para lo que se tenga interés, dar la posibilidad de ver los stands muy de cerca, mientras que según su intención, otra parte de los visitantes podrán pasar de largo por estos stands, u obtener de ellos solamente una rápida impresión”.⁵

Composición

La idea directriz del pabellón fue la de un largo edificio de dos plantas recorrido por su interior desde un extremo a otro y siempre a un nivel elevado sobre el suelo. Desde este nivel podrían verse tanto las áreas expositivas situados en esa misma planta como las situadas en el inferior, sobre el suelo, y de las que se tenía, por tanto, una apreciación panorámica. El esquema constructivo era de la

máxima sencillez con una serie repetitiva de pórticos transversales, todos iguales, y una única cubierta de perfil curvado.⁶ Las superficies accesibles en su interior podían sobresalir algo hacia fuera en ocasiones, dando lugar a cuerpos volados, pero también dejar amplios vacíos interiores o bifurcarse (esto ocurría dos veces) formando largas pasarelas exentas.

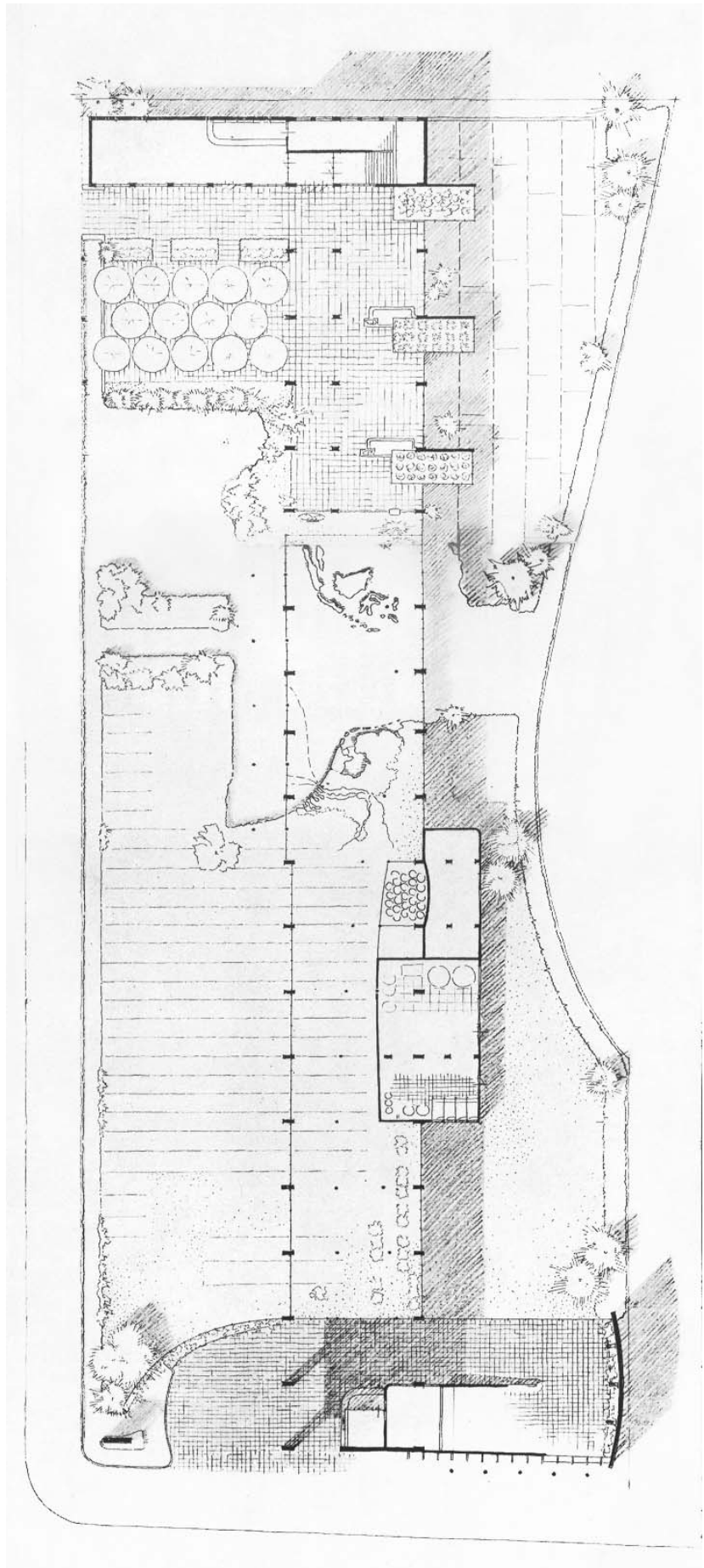
Para las fachadas Stam pensó en ladrillo amarillo del IJssel, el cual consideraba como el “material holandés por excelencia”. Dicho material estaría también presente en una de las esquinas del solar (a la izquierda de la entrada principal) en donde había imaginado una escultura monumental, casi a modo de estela, realizada así mismo en ladrillo. Esta escultura, emergente además sobre un pequeño estanque conectado por un canal al resto de elementos acuáticos creados en la parcela, marcaría una referencia exterior para el inicio del recorrido. Dicho itinerario es descrito con detalle por el propio Stam indicando pormenorizadamente los distintos elementos de acceso: “desde aquí discurre el camino principal de entrada, a lo largo de una pared curvada de cristal compuesta por columnas de ladrillo entre las que se disponen superficies de espejo las cuales llevan bajo el edificio de exposición, y mediante una rampa ancha y de fácil subida, se asciende al amplio contraviento que da acceso al gran vestíbulo. Éste vestíbulo, cerrado mediante un alto muro ascendente, ofrece la oportunidad de contar con alegres motivos coloreados:

- la consideración universal democrática que reúne a ambos países.
- los productos de la técnica que nos ofrece el nuevo mundo.
- de la vieja cultura de la pequeña madre patria.

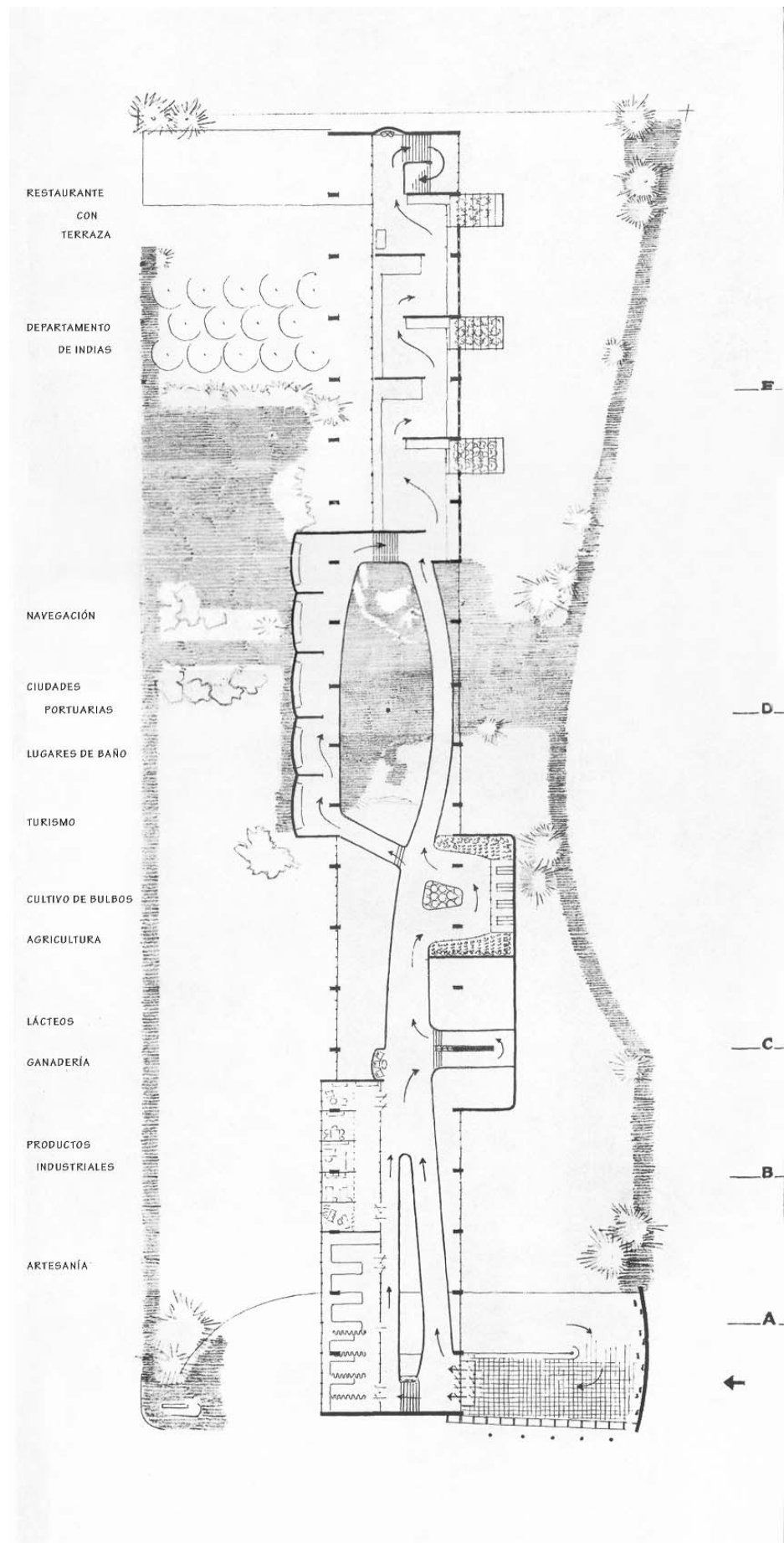
A un lado de la entrada principal hay una hilera de banderas que representarán los colores nacionales.

Una vez entrado considera el proyectista el deseo de mostrar qué productos hace Holanda y después las Indias holandesas y cómo es el nivel cultural sobre el que esos productos se asientan”.⁷

Según las premisas establecidas, los conceptos y materiales expositivos se relacionarían estrechamente con el diseño del pabellón, siendo agrupa-



*Pabellón holandés.
N. York 1939.
Planta nivel de suelo*

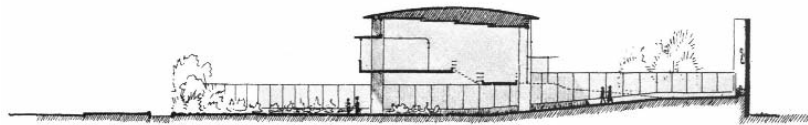


*Pabellón holandés.
N. York 1939.
Planta superior*

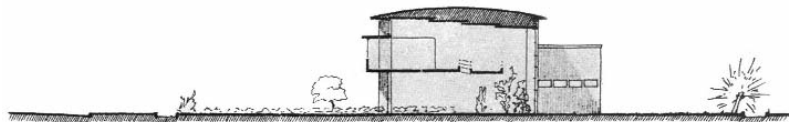
*Pabellón holandés.
N. York 1939.
Secciones*



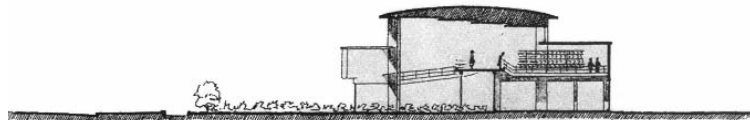
Sección A



Sección B



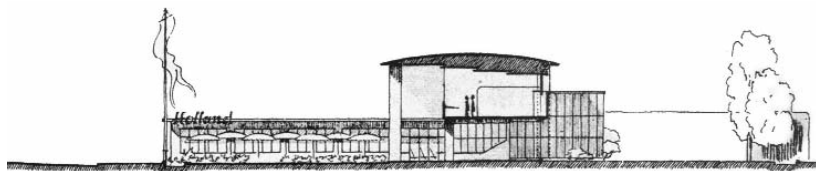
Sección C



Sección D

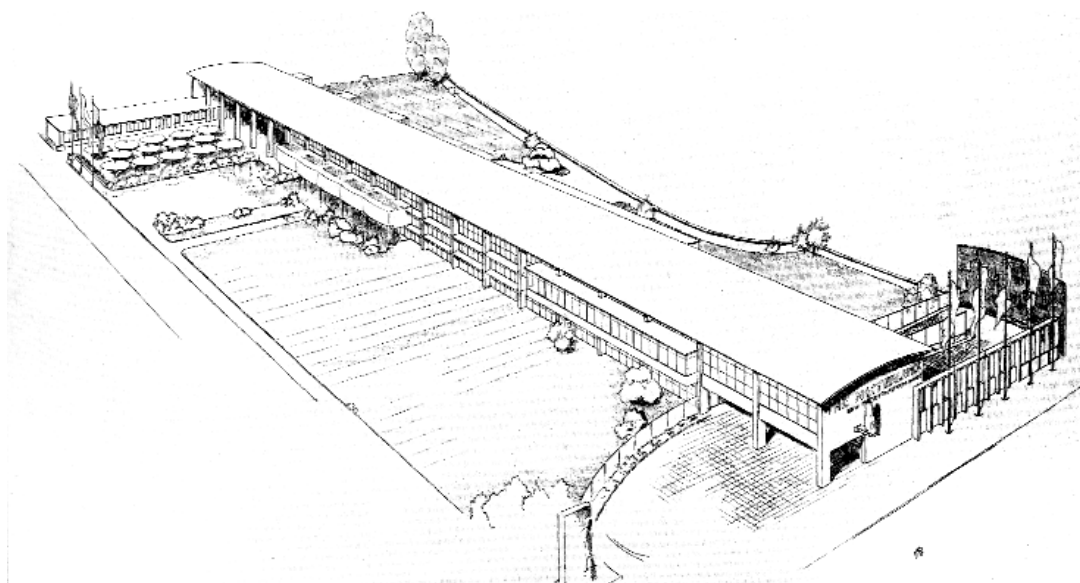


Sección E



dos en sucesivas secciones. La primera sería la textil con separación de productos de artesanía y otros realizados a máquina, siendo seguida del departamento de productos agrícolas. De éste fue destacada en primer lugar la parte dedicada a lácteos en donde, “un gran estante con quesos

holandeses llamará la atención del visitante sobre sus diferentes clases y la manera de empaquetarlos. En una parte algunos metros bajo el nivel del hall, el visitante podrá echar un vistazo sobre un establo con vacas completamente construido, a la vez que, junto a él, una centrifugadora de



*Pabellón holandés.
N. York 1939.
Perspectiva general*

leche a un lado y al otro una fábrica de mantequilla y una quesería harán que los visitantes también puedan tomar conocimiento de actividades tan por excelencia holandesas.

El diseñador se plantea para los espacios antes citados ponerlos en conexión abierta con una pradera vegetal con, si es posible, algunos pequeños canales con sauces y en la que pasten algunas vacas, que por la noche se recogerán en el establo”.⁸

Como un subapartado del departamento de agricultura estaba el relativo al cultivo de plantas y bulbos. En él, destacaría primeramente “una gran abertura en el suelo del hall, donde a través de ella se ven un gran número de cestas con bulbos de flores, listas para ser enviadas, mientras que tras ellas, en la misma planta baja, se puede extender un campo con bulbos florecientes, de los que una selecta colección puede ser contemplada desde cerca por el visitante. Entre esta colección se pueden colocar algunos estantes de bulbos que permitan ver cómo se clasifican estos cientos de especies”.⁹

El departamento de construcción naval y pesca, según la propuesta sugerida por el propio Stam, incluiría la comparación de “uno de los bellos modelos de barcos holandeses (del Rijksmuseum) junto a un modelo de la Nieuw-Amsterdam [la moderna compañía holandesa transatlántica de barcos de pasajeros]. También sería posible de una forma sugestiva hacer ver qué partes del océano son

recorridas por la flota pesquera holandesa y de qué partes del mundo procede la pesca”.¹⁰

Con el número cuatro se indicaba seguidamente un departamento que tendría como función: “dar al visitante una impresión de nuestro país y es intención del proyectista hacer preparar una gran maqueta (por ejemplo, de más de 14 metros de alta), la cual pueda ser apreciada por el visitante desde la pasarela y sobre la que claramente estén indicados:

1. complejos portuarios
2. áreas industriales (textil)
3. vías navegables (grandes ríos)
4. lugares de baño
5. Wieringemeerpolder [el último gran polder desecado]

Estas áreas tienen que ser encontradas fácilmente por el visitante, por lo que el proyectista se plantea también que estén indicadas mediante luces, las cuales puedan ser puestas en funcionamiento por los visitantes mediante un sistema de botones”.¹¹ En dicho departamento se incluiría también una detallada exposición de diferentes ciudades; Ámsterdam con maquetas, fotos y referencias a las nuevas expansiones sur y este, Rotterdam con planteamientos semejantes y diversas ciudades de baño como Scheveningen, Zandvoort, Bergen aan Zee, Oostvoorne, etc., con fotos de la vida en la playa y de la belleza natural.

La vocación ultramarina holandesa era especialmente visible en el departamento de Navegación Marítima y

Aérea, el cual tendría por objeto mostrar de forma clara los lazos que mantiene Holanda con sus colonias y con otras partes del mundo. “A continuación el visitante entrará en la parte del pabellón dedicado a las regiones de ultramar. Esta parte consta de una serie de espacios situados sobre la planta primera y además, de un gran vestíbulo abierto situado sobre la planta baja, el cual, estando en conexión con el jardín anexo será muy adecuado para exponer los ejemplos de la cultura de las Indias antiguas... El proyectista piensa en una exposición de las materias primas suministradas por las Indias.

1. estaño, con fotos de las áreas mineras y de sus construcciones;
2. mineral de hierro;
3. aceite de nuez con fotos de su cultivo;
4. aceite de girasol con fotos de su cultivo;
5. arroz, con fotos de los campos de arroz y tras el edificio una parte del jardín dispuesto como campo de arroz
6. tabaco, con fotos de plantaciones y a continuación una disposición como la del arroz
7. caucho, con fotos de una plantación de caucho y una disposición como las anteriores
8. café, con fotos de plantación e igual que las anteriores”.¹²

Exposición del ferrocarril. 1939

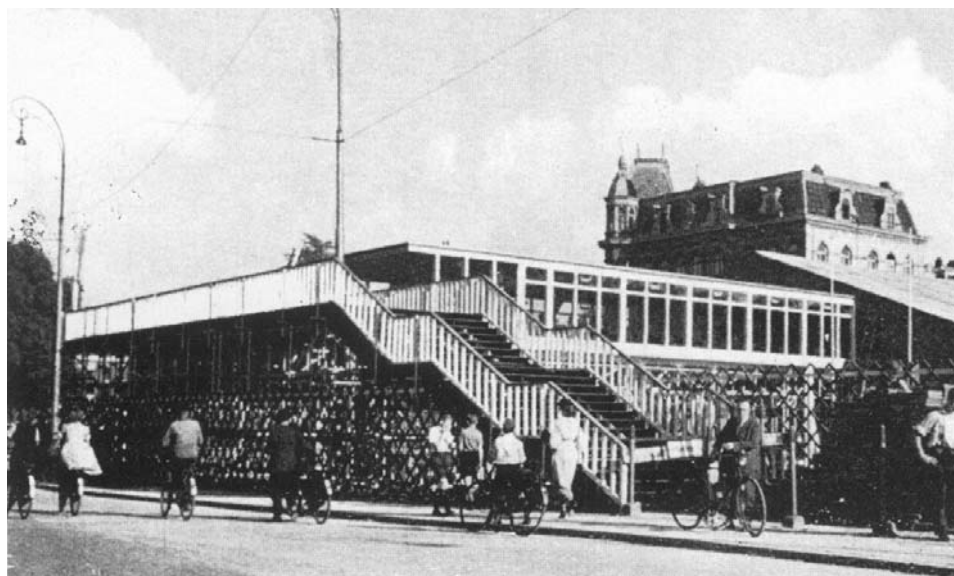
Este encargo, ahora sí realizado, tuvo por motivo celebrar el centenario de los ferrocarriles holandeses, ubicán-

De los tres últimos, se había pensado, además, la exposición de sus cultivos en tres pequeños invernaderos, claramente visibles como cuerpos sobresalientes en la planta.

Finalmente y descendiendo por unas escaleras se llegaría al restaurante, donde sería posible descansar del recorrido y disfrutar de “café y arroz de las Indias” en una terraza al aire libre situada frente a un estanque. Entre sus últimas consideraciones Stam indicaba que la arquitectura también estaría presente mediante la exposición a contra la luz de grandes fotos transparentes dispuestas sobre los cristales del vestíbulo y facilitadas por las ciudades de Ámsterdam y Rotterdam. Además, y para ambientación general, mediante altavoces se podría realizar “una tranquila emisión de música de conocidos compositores holandeses”.¹³

En las anteriores descripciones se aludía, aunque quizás no se dejaba explícito, a que prácticamente toda la extensión de la parcela sería un paisaje agrícola con prados, plantaciones y un estanque central que atravesaría el edificio. En los bordes de este estanque se recortarían los mapas de los Países Bajos y de las Indias holandesas, ambos visibles desde las pasarelas elevadas.

*Exposición del ferrocarril, 1939.
Entrada desde la Frederiksplein.
Nótese el vallado de celosía.*



*Las personas como
porteadores*



*Silla portada por
caballos, siglo XV.*



*Coche de caballos
del siglo XVI*



*La Leidsche Poort
(Puerta de Leiden) de
Amsterdam entorno
a 1830*



Calesa de 1780



*Exposición del
ferrocarril, 1939.
Sección histórica*

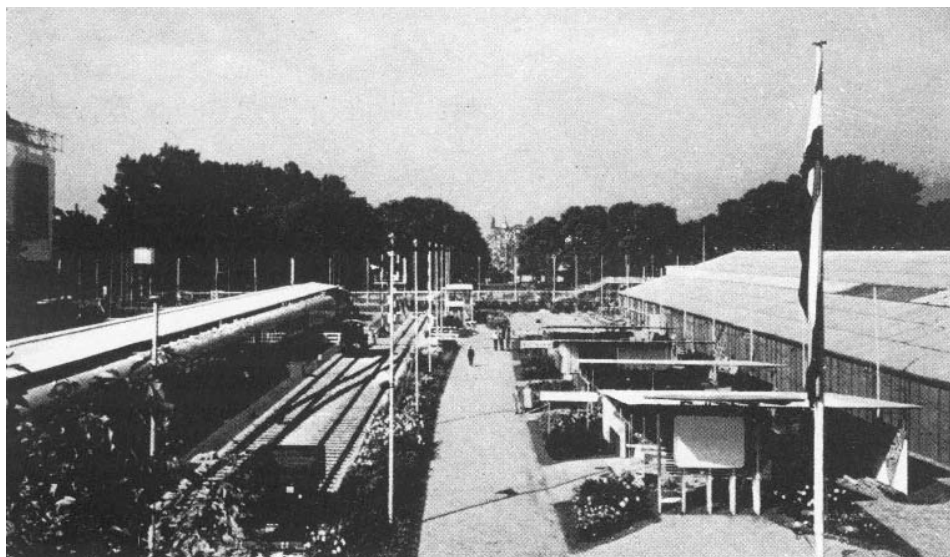
río Amstel. De él un importante aspecto a destacar fueron sus particulares condiciones de ejecución; fue realizado mediante equipos de cooperación formados por jóvenes desempleados de diecisiete a veinticuatro años bajo la dirección del mismo Stam. Estos jóvenes colaboradores fueron pagados de forma testimonial por un “dinero de bolsillo” de 3,75 florines a la semana.¹⁴ Desgraciadamente además, en la última semana antes de la apertura el ejército holandés ordenó la movilización, con el resultado de que varios de los intervinientes tuvieron que abandonar sus

actividades, lo que dio lugar a que quedaran inacabados algunos detalles, como las pinturas murales de Van't Net, uno de los jóvenes colaboradores.¹⁵ Ello nos indica, además, que tal y como escribió Van Loghem en su artículo introductorio sobre la exposición, el trabajo de muchos de estos jóvenes no fue el de un simple peonaje: “Quien estudie el sutil y a menudo muy complicado trabajo de estos jóvenes tendrá que llegar a la convicción de que dejar largamente sin uso todas esas sensibles manos es un imperdonable delito que tendrá que repararse”.¹⁶

En el principal artículo con explicaciones sobre la exposición, escrito probablemente por Lotte Beese (L.B.), compañera y colaboradora de Stam en ese periodo, quedó expresada la intención didáctica y de relato cultural de la propuesta, “para entender el significado de esta exposición hay que darse cuenta de que el transporte satisface una doble función, ya que es tanto una consecuencia del desarrollo de la sociedad y de las circunstancias productivas como también al mismo tiempo el causante, por ejemplo, mediante la aplicación de la fuerza del vapor, de grandes cambios acaecidos en los acontecimientos sociales. ¿No es entonces evidente, que en esta exposición se haya aspirado a exponer este conjunto de forma clara y hacerlo discurrir aquí como hilo conductor? Por eso se ha acertado a hacer ver una exposición que no ofrezca un amontonamiento de miles de detalles interesantes -los cuales finalmente y sin conexión son intrascendentes y aburridos- sino dar al visitante una panorámica de un acontecimiento vivo; una exposición que subordine todos los



*Exposición del
ferrocarril, 1939.
Vista general de la
exposición*

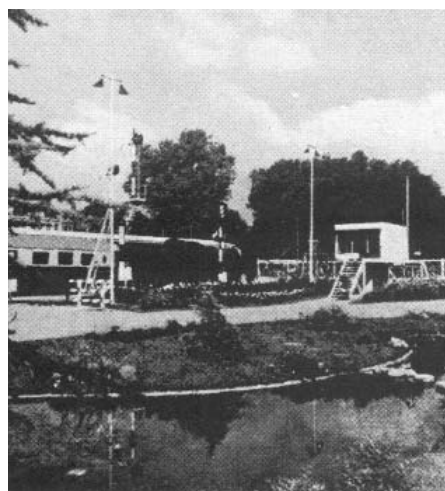
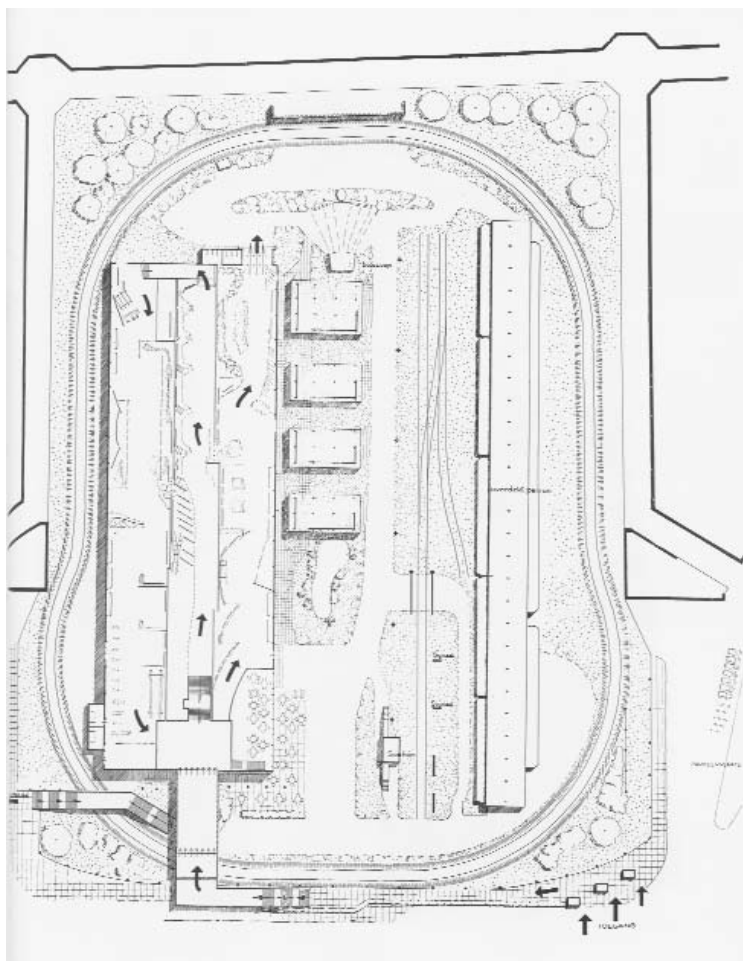


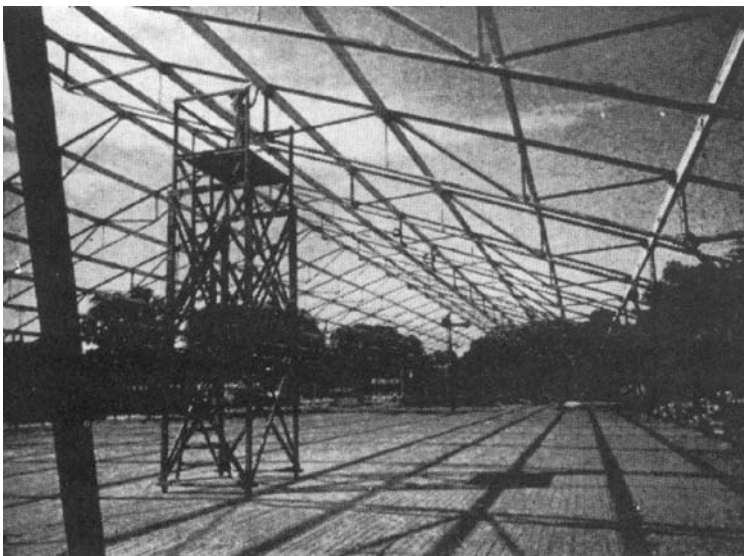
detalles al fin de la exposición: dar un adecuada impresión de una porción de la historia de la cultura".¹⁷

*Exposición del
ferrocarril, 1939.
Izquierda, planta
general; derecha,
jardín y estanque*

Coincidiendo con esas ideas y tras una defensa de la técnica y la invención como partes integrantes del espíritu humano Van Loghem alabó a su vez que "por parte de Stam ha sido

una buena decisión no mostrarnos el tráfico ferroviario de forma estrechamente limitada. De forma pregnante, mostrando la igualdad del desarrollo del espíritu en otro ámbito, ha escapado a la simplicidad a la que con predilección las autoridades nos quieren obligar... Quien visita los modelos, las obras plásticas sobre el vallado y las reconstrucciones que han sido preparadas por cerca de doscientos jóvenes sin empleo quedará sanado de la tosca opinión de que los parados son gente degenerada e inútil".¹⁸ Más adelante, y sobre el efecto conseguido por la exposición, "Para mí es de interés haber constatado cómo esos asuntos están aquí presentes, cómo cada visitante es despertado por la manera activa en que es hecho partícipe de la vida de cien años transcurridos. He querido mostrar esa activadora manera con la que se ha conseguido que los visitantes, después de abandonar la exposi-





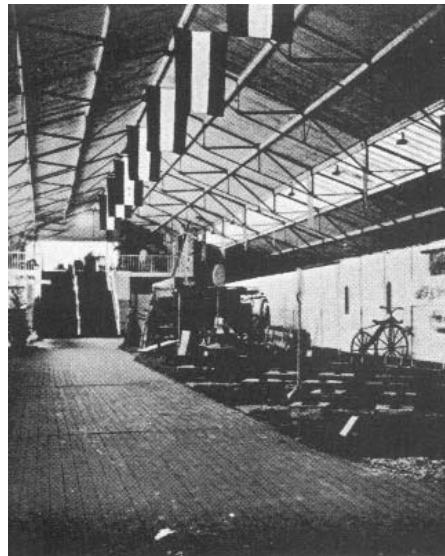
Exposición del ferrocarril, 1939. Izquierda, nave de alquiler durante el montaje; derecha, interior nave

ción, hayan tenido la sensación real de haber experimentado estos cien años de técnica en actividad”.¹⁹

El programa de la exposición contenía los siguientes puntos principales:

- A) el medio de transporte antes de 1939
- B) el medio de transporte desde 1839 a 1939
- C) nuestro material ferroviario
- D) el ferrocarril como fuente de trabajo
- E) el papel de los ferrocarriles en nuestro tiempo

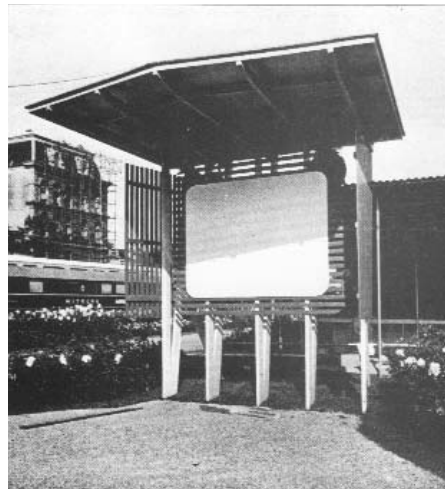
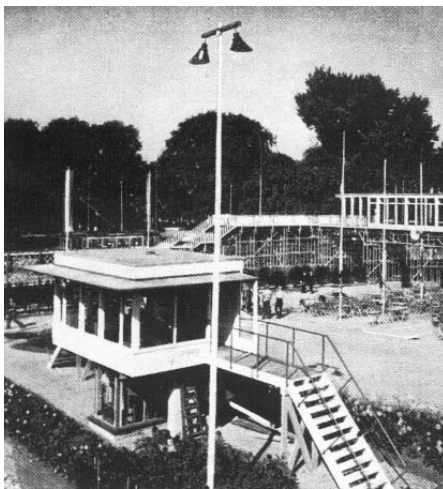
Dichos puntos fueron desarrollados ampliamente en el artículo firmado por L.B., en el que se ofreció una sintética panorámica del tema, no solo referida al ámbito holandés sino también con ciertos aspectos de validez más general, como por ejemplo las consideraciones sobre el comercio y los medios de transporte en tiempos



antiguos. Todo ello, como enfáticamente se insistió, “recayendo principalmente en dos principios: primeramente en la gran línea unificadora que sirve de base al programa y a continuación en el factor psicológico: se tiene que, no solo despertar la atención del visitante, sino también conseguir fijarla hasta el final; y esto solo puede ocurrir mediante un comienzo elemental y sencillo y después, lentamente, conducir al visitante hacia objetos más complicados. De la misma forma se tiene que evitar todo lo que sea “demasiado” o todo lo que sea “amontonar unas cosas sobre otras” y que pueda desviar la atención o producir cansancio”.

Para cumplir con los anteriores propósitos, Stam concibió una organización de elementos longitudinales y paralelos entre los que se incluía, una nave alquilada de construcción metálica ligera para los stands de

Exposición del ferrocarril, 1939. Izquierda, caseta de señales; derecha, pantalla de proyecciones

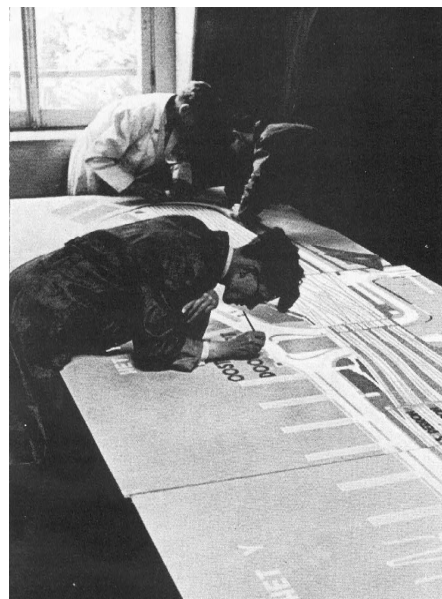
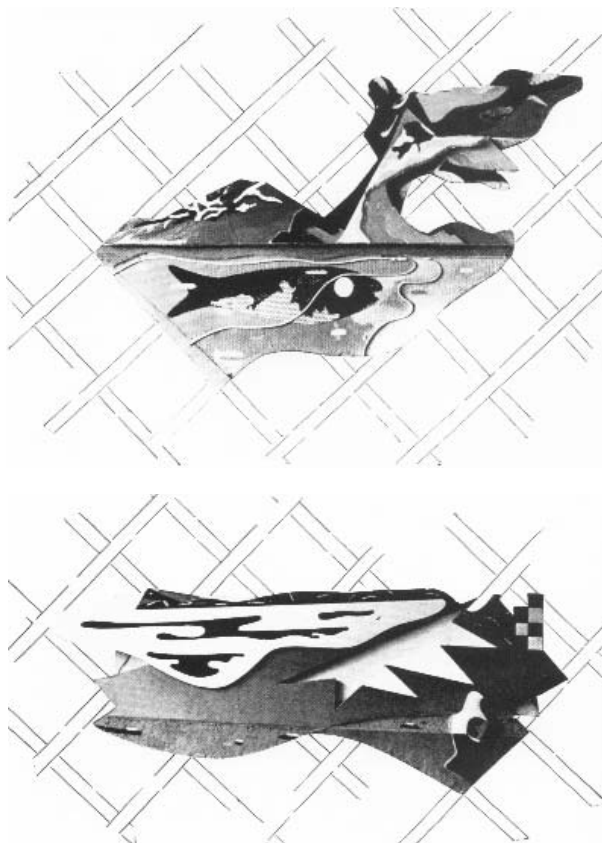


*Exposición del
ferrocarril, 1939.
Elaboración de
paneles*

interior –la cual era el elemento arquitectónico de mayor volumen-, cuatro pequeños pabellones simplemente cubiertos con marquesinas dispuestos en serie y un pequeño tinglado ferroviario formado por varias vías paralelas con paso a nivel, caseta de señales y un andén cubierto con modernos vagones de viajeros estacionados. Todo ello iba acompañado de jardines y paseos ordenadores de los recorridos, estando toda la exposición rodeada por un vía de ferrocarril sobre un talud por la que circulaba un pequeño tren antiguo de vapor. Una pantalla de cine al aire libre y una zona de cafetería con terraza completaban el conjunto.

La entrada se realizaba por tanto “saltando” la vía perimetral, siendo éste precisamente uno de sus primeros efectos sobre el visitante: “Ya la primera impresión de una visita a la exposición es un despertar a una nueva apreciación de la belleza de Ámsterdam. Quien asciende por la amplia escalera y por consiguiente alcanza una altura distinta a la habitual sobre la plaza, ve ésta con su parte acuática como un elemento que de nuevo cautiva y conecta con la ciudad. Esta nueva imagen, junto con la revitalización del viejo treneci-

*Exposición del
ferrocarril, 1939.
Decoraciones sobre
celosía*



llo que discurre por debajo y que de repente nos sitúa cien años atrás, son dos factores que juntos abrirán de forma inmediata la expectativa de lo que espera a los visitantes. Su vida rutinaria de todos los días ha sido eliminada de repente”.²⁰ Todo ello predisponía, por tanto, a la primera parte de la exposición, la de los stands contenidos en la nave, a la que se entraba desde ese mismo nivel elevado. “Y lo que después viene no son los medios de transporte y su crecimiento en cien años correctamente expuestos, tal como sería de esperar. Todo lo contrario: la combinación del desarrollo del tráfico en relación con el desarrollo humano a lo largo de los tiempos en una breve pero muy vital serie de imágenes y objetos”.²¹ Una serie de flechas en la planta general indicaban el estudiado triple recorrido a seguir dentro de la nave y el punto de salida, cercano a la pantalla de cine, siendo fácil de imaginar sobre la planta las opciones ofrecidas para continuar la visita al resto de elementos y la finalización con la salida por un nuevo puente. Como en el pabellón de Nueva York, los recorridos lineales evitaban retrocesos y molestas bifurcaciones.

Casi más que la arquitectura, lo que configuraba espacialmente esta exposición era su organización, en buena parte con la incorporación de elementos sacados de lugar. Éstos, a pesar de su extrañamiento respecto de las ubicaciones originales, como el caso de la caseta elevada de señales a tamaño real visitable, los vagones



Exposición del ferrocarril, 1939. Izquierda, fotomontaje, Wim Brusse; derecha, estadística, Hajo Rosse;

estacionados con sus rigurosos ritmos de ventanas y relucientes acabados o el andén con marquesina, se convirtieron, podríamos decir, en su arquitectura. Algunos de ellos eran elementos además habitualmente inaccesibles y ahora cercanos gracias a su implantación como piezas del jardín. Su estatismo y lo innecesario de tomar precauciones para deambular sobre ellos debieron ser también aspectos a sumar al atractivo de la exposición.

En cuanto a la parte expositiva propiamente, dado el interés visual y el impacto que se quería conseguir, se recurrió a diversos artistas decorativos en la elaboración de las presentaciones. Gracias al diseño aplicado, como se pudo leer en el texto firmado por Hajo Rose, “incluso en la parte más puramente lexicográfica con datos, modelos, estadísticas, mapas del terreno, se ha logrado disminuir la parte árida de estos temas”.²² El mismo autor citó como participantes a Van Norden, Hoorn y Peters, tres alumnos de Campendock catedrático de la Real Academia de Bellas Artes, y autores del encargo de resaltar con diferentes motivos el vallado de celosía de listones cruzados de la exposición. Éstos consistieron en alegres composiciones irregulares aplanadas



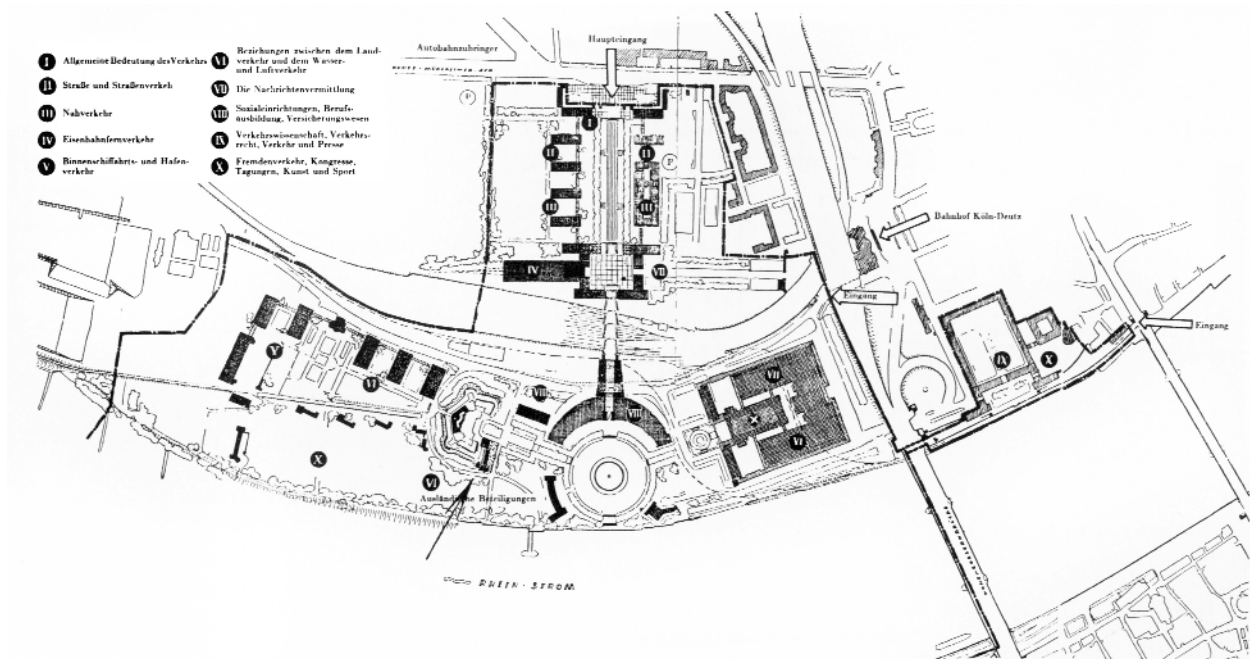
de carácter semiabstracto y colores mayoritariamente primarios “que atraerán la atención incluso en la muy concurrida Frederiksplein”,²³ siendo realizadas con tableros de madera de fibras. Dichas composiciones “daban la impresión de estar flotando sobre el fondo de las diagonales de la celosía”,²⁴ aunque se echaba de menos que hubieran sido más amplias, abundantes y dispuestas también por los dos lados de la valla.

Otros artistas intervinientes fueron Wim Brusse, miembro de 8+O y figura ya relativamente consagrada en el ámbito del diseño gráfico, y los mencionados Hajo Rose y Van ‘t Net. Brusse diseñó paneles y fotomontajes, de Rose es una escenográfica estadística de pasajeros y Van ‘t Net, además de la mencionadas pinturas murales, realizó diversas composiciones plásticas con varios materiales sobre fondos de celosía. Sobre el tono y alcance de este trabajo ornamental Rose finalizaba su artículo indicando que su frescura “nos muestra que también en Holanda existen fuerzas que no solo participan en el desarrollo internacional de las artes plásticas, sin que forman parte de él. Ojalá reciban en el futuro estos jóvenes más oportunidades para desarrollar su trabajo”.²⁵

Exposición del tráfico en Colonia 1940

Con una temática relacionada con la anterior, este proyecto expositivo surgió por el encargo del Departamento

Holandés de Asuntos Económicos de realizar el Pabellón Nacional en la Exposición Internacional sobre el



Arriba, exposición del tráfico, Colonia 1940. Ubicación del Pabellón Holandés en el conjunto de la Feria. Indicado por una fecha.
Arriba, detalle de la situación frente al muro defensivo. Flechas indicando itinerario de acceso

Tráfico y los Medios de Transporte, la cual tendría que haberse inaugurado en mayo de 1940 en Colonia. Sin embargo, tal y como se describía en el artículo de presentación del proyecto, firmado por el mismo Stam, “por la situación de guerra” tuvo que ser cancelada impidiéndose la realización del que sería el último de sus proyectos de exposición del periodo.²⁶ Como en casos anteriores, el encargo con-

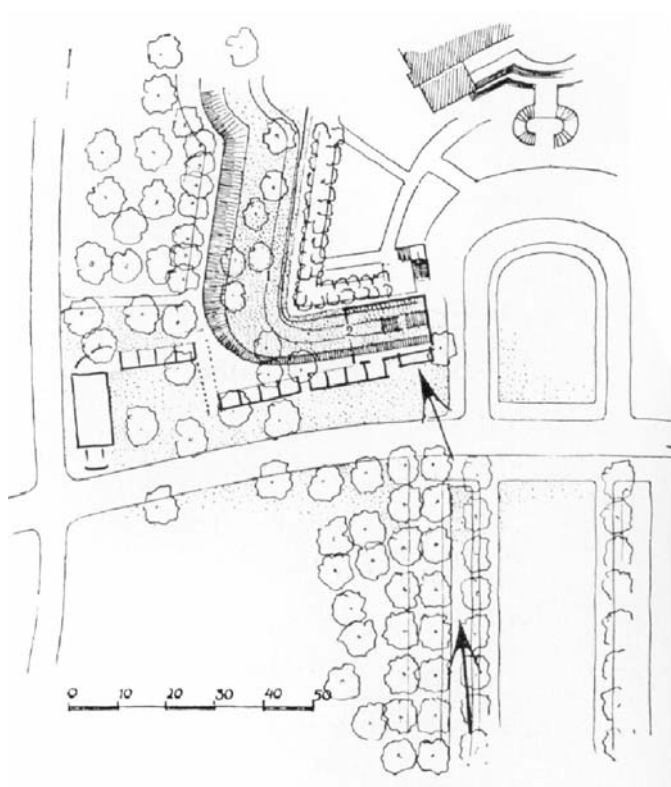
templaba tanto los trabajos de diseño de pabellones como la dirección de la instalación. El material a exponer y los datos y estadísticas estarían a cargo de H. Pieck, quien ya en otras ocasiones había realizado estos trabajos para el mencionado Departamento.

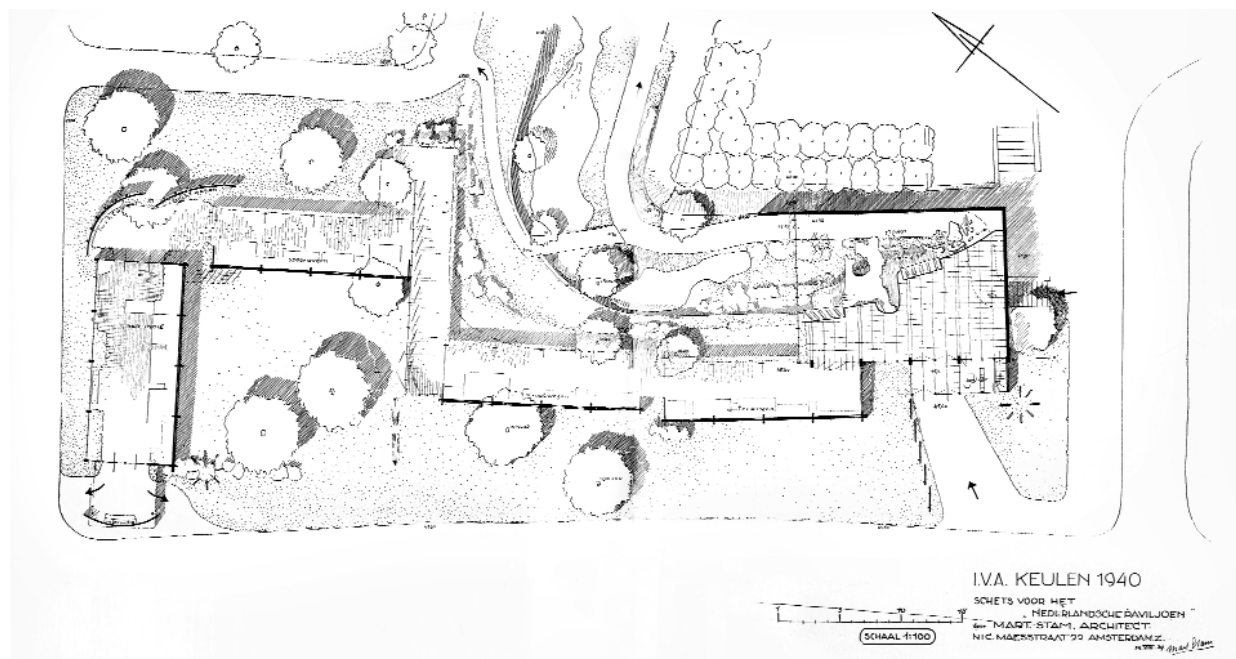
Para este pabellón se partía también de un programa relativamente detallado, pero en el que se indicaba tanto lo específico del material a exponer como aquello que expresamente quedaba excluido: “junto a un pequeño pabellón especial para la ciudades portuarias importantes, el gobierno neerlandés aspiraba a ofrecer a los visitantes, en una agrupación panorámica, una imagen de nuestra red de transportes y de su capacidad de tráfico. La exposición estaría constituida sucesivamente por los siguientes departamentos:

- nuestras carreteras
- nuestras vías navegables
- nuestros ferrocarriles
- nuestras rutas aéreas
- el tráfico en las Indias holandesas

El énfasis fue puesto explícitamente en nuestras vías de transporte, por lo que la exposición de los medios de transporte, aun en relación con el espacio, no debía contemplarse”.²⁷

La descripción básica del itinerario y la sucesión de contenidos es también descrita con bastante claridad, ofreciendo una primera impresión de los





Exposición del tráfico, Colonia 1940. Planta general

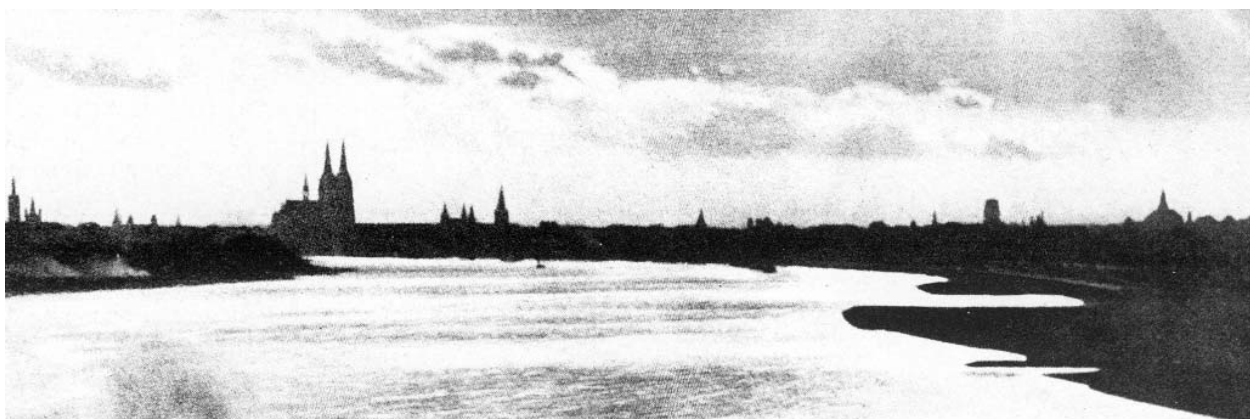
espacios constitutivos de la exposición: “el visitante ingresaría al principio del todo en un vestíbulo de recepción con mapas de los Países Bajos y las Indias holandesas y con maquetas de los medios de transporte típicos por carretera, por ferrocarril, por agua y por aire; primeramente en los Países Bajos y después dentro de las de las Indias holandesas.

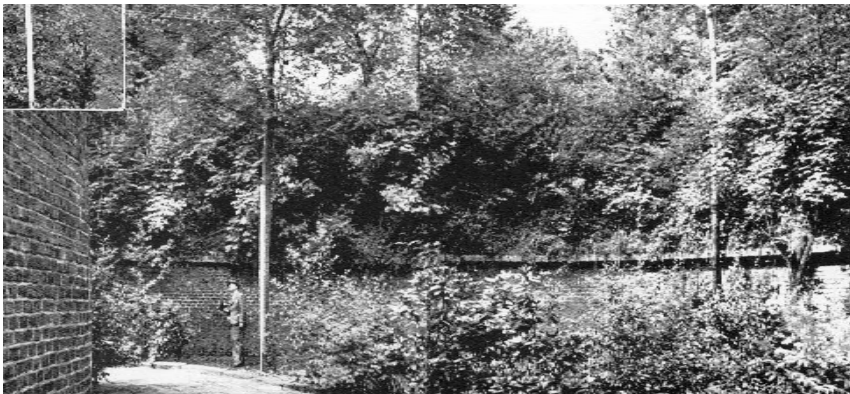
Tras la visita de este espacio el visitante iría sucesivamente por los pequeños pabellones abiertos, hasta que, tras abandonar la parte que habría sido dedicada a las Indias holandesas, se encontraría en la salida, en donde se había pensado situar una pequeña oficina de información”.²⁸

Sin embargo, lo que hizo que este proyecto se diferenciara nítidamente de los anteriores fueron los condicio-

namientos impuestos por el lugar y la parcela y, consecuentemente, con la respuesta particular dada a estos factores en el proyecto. Dentro de un esquema general dominado por nítidas ordenaciones axiales, y situado en la zona próxima al Rin en donde ahora se sitúa la Feria de Muestras, la ubicación asignada al Pabellón Holandés, un tanto residual y en un entorno algo más vegetal que el resto, favoreció, por el contrario, una concepción mucho más fragmentada e informal. En un comentario no firmado que preludiaba la presentación del proyecto, se calificó la ordenación del conjunto ferial previo como “patética agrupación axial de edificios” contraponiendo el rechazo que en Zurich, en una no mencionada exposición anterior, se había mostrado por dicho pathos simétrico, “allí se ha determinado el siguiente principio: antes las personas, antes los visitantes y para

Panorama de Colonia



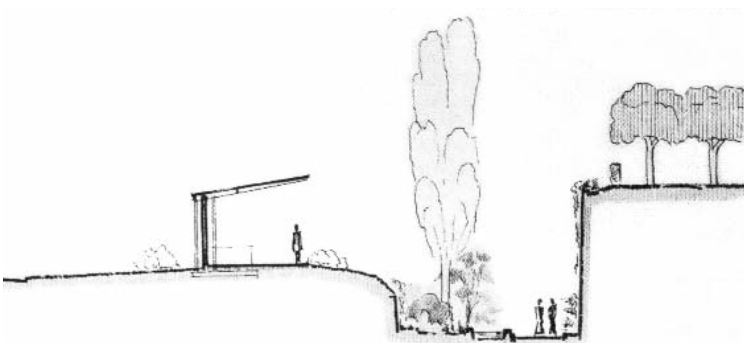
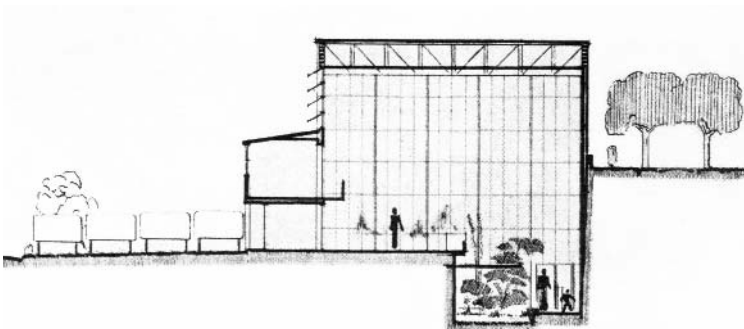


Exposición del tráfico, Colonia 1940. Arriba, fotos del foso con el paseo público; abajo, secciones y alzado

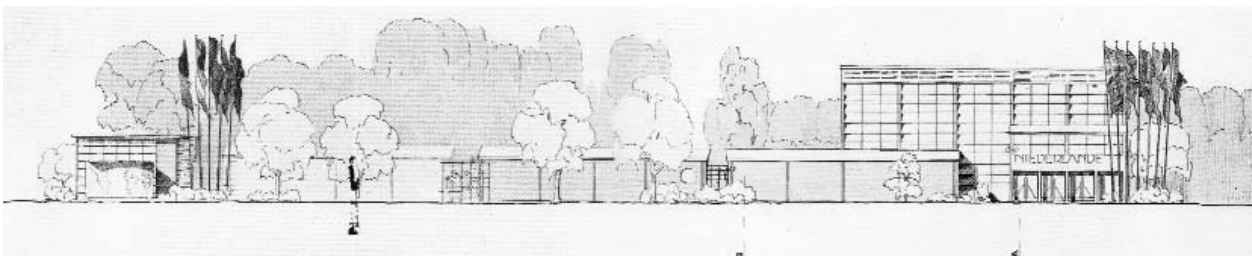
hacerlo lo mejor posible: bueno, abar-cable, no cansado, lleno de cam-bios".²⁹

Stam concibió en este caso un con-junto lineal formado por pequeñas unidades concatenadas de las que solo destacaban, por su volumen algo

mayor que el resto, el mencionado vestíbulo de acceso y, de forma aún más discreta, el pabellón final con la salida. La simple yuxtaposición de los elementos y su, casi casual encade-namiento quebrado, rompían, por tanto, cualquier alusión monumental y volvían a plantear, como ya se hiciera en el pabellón del ferrocarril, una arquitectura sin apenas atención a la fachada.

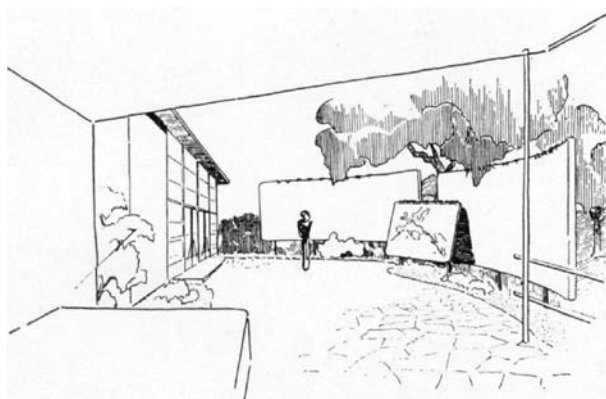


En realidad puede verse que los quie-bros de la planta responden a una cuidadosa disposición para salvar los ejemplares arbóreos existentes haciendo en cierto modo que la expo-sición sea también, y gracias a lo abierto de los pabellones, un paseo entre los árboles. Este y otros aspec-tos claves del lugar fueron atenta-mente descritos por Stam: "Lo parti-cular del encargo era que el pequeño terreno a disposición albergaba algu-nos buenos ejemplares de árboles a la vez que, otros muchos árboles grandes, altos y hermosos propor-cionaban al conjunto un fondo de gran belleza. Por detrás, a lo largo de la pequeña franja de terreno se situaba un antiguo foso de muralla defensiva, hoy seco, el cual, a petición de la organización de la exposición, debía ser dejado intacto al ser un paseo muy frecuentado. El relieve propor-cionado por la presencia de esta 'trin-chera' y el muro defensivo, se usó en el proyecto para obtener sorprenden-





Exposición del tráfico, Colonia 1940. Izquierda, perspectiva marquesina de salida con puesto de información; derecha, perspectiva acceso último pabellón.



tes vistas a través y además para dar al visitante un alivio después de todos esos agotadores pabellones con gráficas y estadísticas”.³⁰

Nuevamente y como en los proyectos anteriores, los minuciosos dibujos del proyecto, acompañados en esta ocasión de algunas perspectivas, permitían seguir con detalle los objetivos planteados, así como la solución más concreta de algunas partes del diseño. En particular, merece destacarse, por ejemplo, el vestíbulo de entrada,

con su nivel de acceso elevado sobre el fondo del foso y gracias a cuya diferencia de alturas se pretendía recuperar una visión elevada sobre los mapas, similar a la planteada en el pabellón de Nueva York. También de interés es el hecho de que el camino existente al pie de la muralla se hiciera atravesar por debajo del volumen de entrada, integrando en éste, aunque a diferentes niveles no conectados, el paseo público y el itinerario del visitante de la exposición.

Grandes recintos de Exposiciones

En un salto cuantitativo de escala respecto a lo anterior, por otros miembros de De 8 en Opbouw, se redactaron dos interesantes proyectos de amplios conjuntos feriales para las ciudades de Amsterdam y Viena, y que, aunque no se llegaron a realizar, muestran las ideas puestas en juego para este tipo de recintos en que lo natural y el jardín se unió al

diseño de pabellones persiguiendo una unidad temática. Se trató por tanto de proyectos de unas dimensiones muy superiores a lo hasta ahora visto y en los que ya aparecen claras las implicaciones urbanísticas. De hecho la ubicación, las conexiones y las referencias a la ciudad en que se implantan serán aspectos fundamentales en cada uno de ellos.

Exposición mundial de Amsterdam

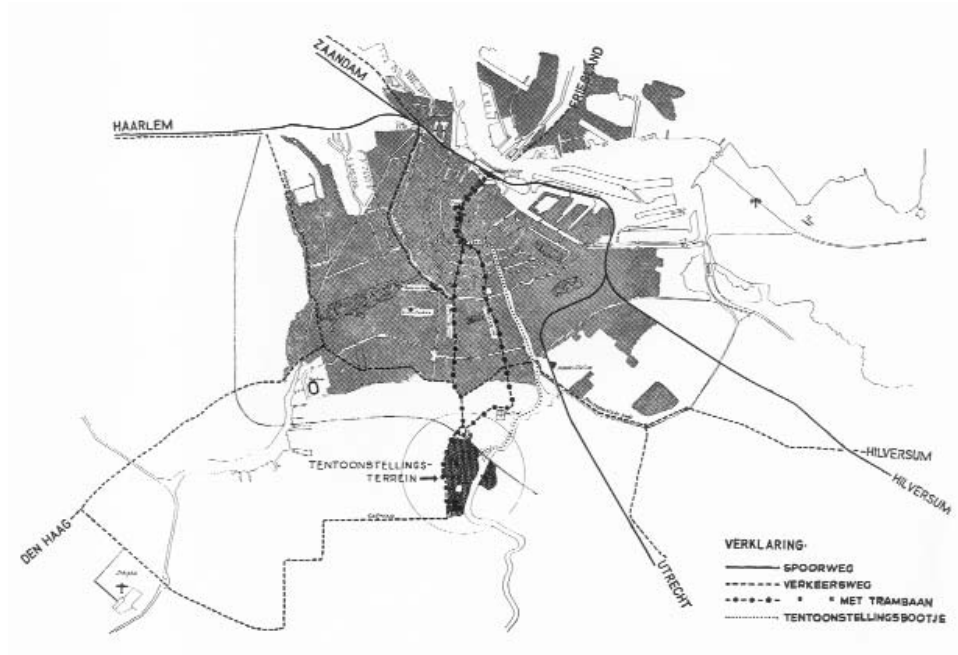
La idea de celebrar una exposición mundial en la segunda mitad de los años treinta en Amsterdam tuvo en el semanario holandés *De Groene Amsterdammer* uno de sus más destacados promotores, comprometiéndose a la edición de un número especial para su difusión y propaganda. Para ello se dirigió a la asociación de arquitectos De 8 con el fin de obtener “a grandes trazos una sugerencia sobre las posibilidades de lo que podría ofrecer una Exposición Mundial en Amsterdam. Tanto De 8 como el semanario estaban convencidas de que de dicho plan saldría un efecto estimulante”.³¹ A tal fin los

arquitectos de De 8, Bodon, Groenewegen y van Woerden elaboraron una propuesta conjunta que fue publicada en *De Groene Amsterdammer* el 21 de noviembre de 1936.

Algo después y ya en 1937, el proyecto se publicó también en *De 8 en Opbouw*, aunque en el texto de la redacción que lo acompañaba se indicaba que, aunque ya se había rechazado definitivamente la idea, se consideraba, pese a todo, que la propuesta mantenía interés para sus lectores. Dicho desinterés oficial para proseguir con los preparativos hicieron que el proyecto no pasara del

Exposición mundial de Amsterdam. La ubicación de los terrenos de la Exposición con las principales vías de acceso. Leyenda del plano

- Explicación.
- Ferrocarril
- Tráfico rodado
- Tráfico rodado con tranvías
- Barca la
- Exposición

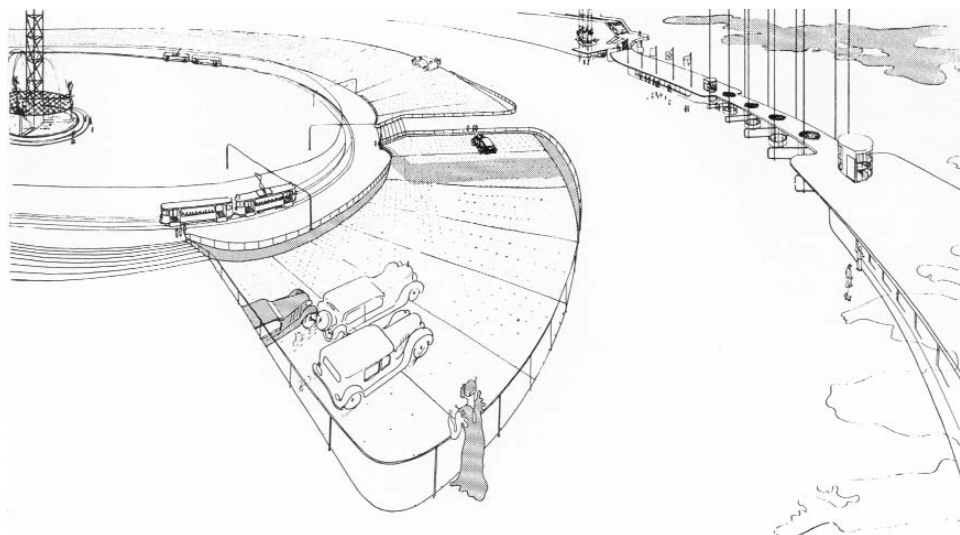


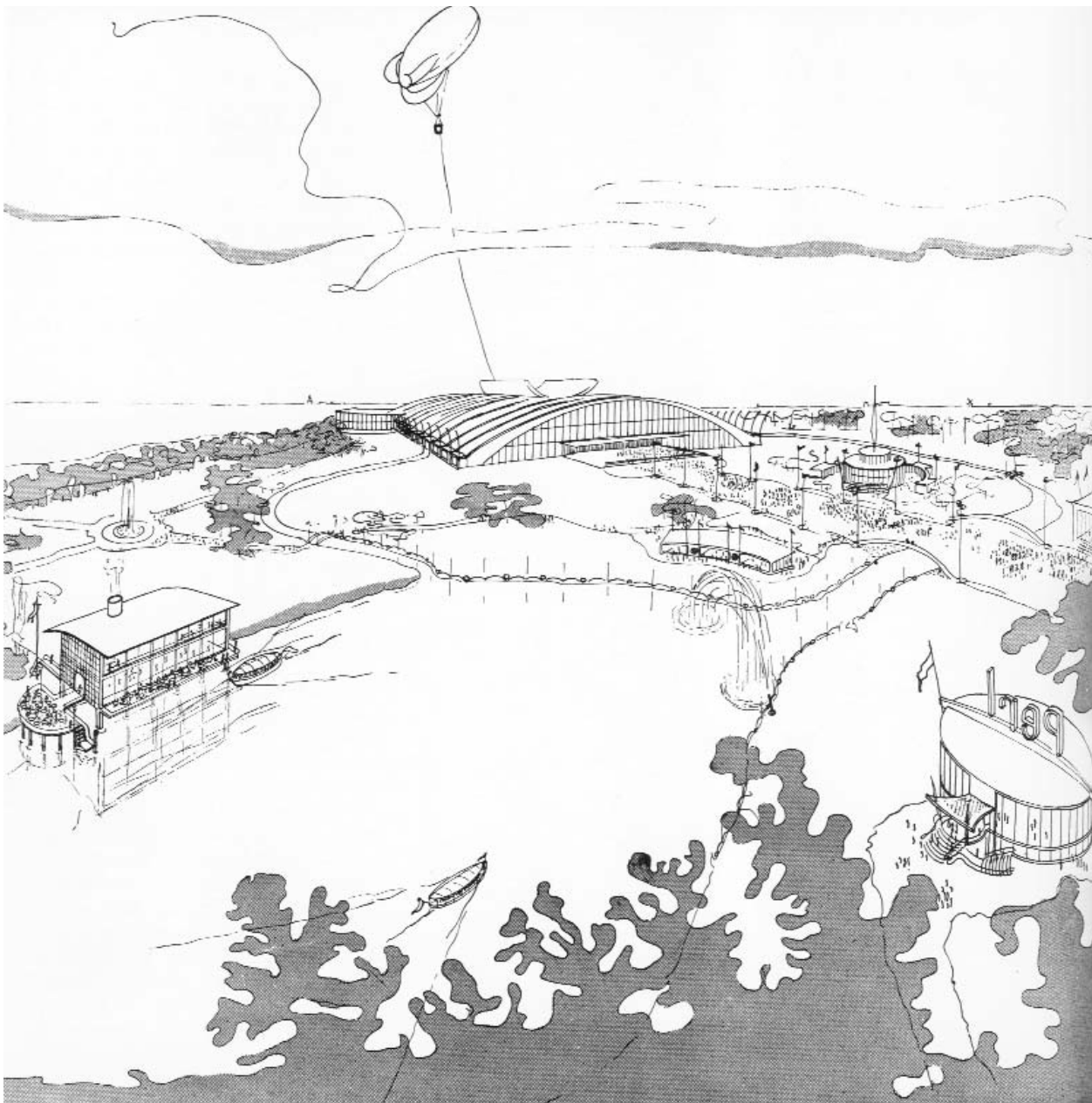
carácter abocetado y esquemático que se manifiesta en la mayoría de sus dibujos.

Para los autores, un aspecto previo que se consideró clave fue la correcta ubicación con respecto a la ciudad ya que un terreno con suficiente superficie e incluso con fácil acceso no significaba que fuera satisfactorio. “Cuando tal terreno no tiene una cierta atmósfera, típica del país o la ciudad que promueve la exposición, ésta no llegará a tener carácter. Esta es la razón por la que la mayoría de exposiciones internacionales se parecen unas a otras y tienen poco significado como verdadera expresión cultural”.³²

Por esa razón, “para la exposición Universal de Amsterdam se eligió un terreno con atmósfera propia y de la mayor categoría; para ello resultaron ser extraordinariamente apropiados los terrenos situados junto al río Amstel entre el anillo ferroviario y la Kalfjeslaan. Aquí existe la posibilidad de hacer participar la amplitud del típico paisaje holandés de polders como un elemento de la exposición y aquí se puede, sobre todo, incluir en el conjunto el viejo cauce del Amstel con sus bellas orillas”.³³ Este terreno ofrecía además otras ventajas, como que en el nuevo Plan de Expansión de la ciudad estaba destinado a parque con exposiciones, con lo que se realizarían nuevas plantaciones y a la vez

Exposición mundial de Amsterdam. Entrada principal de la Exposición con plaza para el tráfico. Los tranvías paran en la plaza central. Los puentes llevan, por encima de la vía de tráfico rodado, hacia las entradas, que están situadas a un nivel más alto.





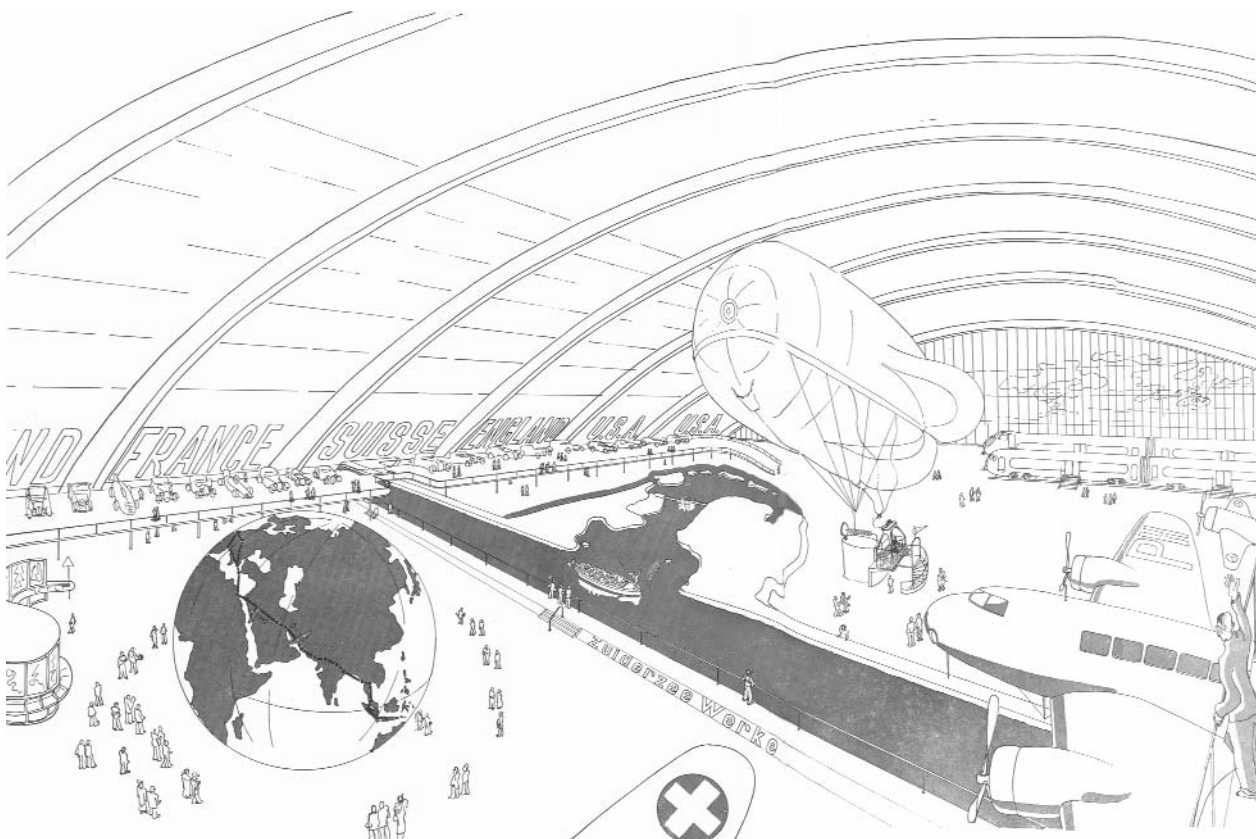
Exposición mundial de Amsterdam. Vista panorámica de una parte de la Exposición. En primer plano se ve el lago con el principal café-restaurante situado en su orilla y tras el cual está la rosalada. En el fondo el gran hall con la cubierta practicable desde la que justamente se está elevando el globo aerostático.

podría construirse un edificio de exposiciones y otro de congresos adecuadamente equipados. A ello habría de sumarse la favorable situación respecto a comunicaciones con la ciudad, mejorada con la próxima inauguración, prevista en 1940, de la Amstelstation de ferrocarril y de algunas carreteras principales.

Otro aspecto de interés eran las comunicaciones por el agua. “Del mapa se deduce que a la exposición también podría accederse en barca desde el centro de la ciudad. Canales y orillas del Amstel iluminados habrían hecho de Amsterdam y su exposición un gran conjunto. Con ello se podría ofrecer al foráneo algo que es

típicamente holandés; se habría hecho posible una exposición que se diferenciara de todas las demás exposiciones”.³⁴

Dado que era la parte más cercana a la ciudad, la entrada principal de la exposición se había pensado en su límite norte, a la altura del ferrocarril de circunvalación. En esa área se encontraría una plaza circular de más de 150 metros de diámetro en torno a la cual se situarían las paradas de tranvías. En un segundo anillo exterior rodeando dicha plaza se situaría una vía de tráfico rodado parcialmente rehundida en la zona frente a las entradas. Los pasajeros del tranvía y parte de los que accedi-



Exposición mundial de Amsterdam.

Interior del gran hall de exposiciones dedicado a los medios de transporte. Se entra en barco en el hall de la exposición a lo largo de la gran maqueta de los trabajos del Zuiderzee. En dicha maqueta se indican también los diferentes polders y estaciones de bombeo en miniatura impulsarán de verdad el agua hacia los canales perimetrales. Además la maqueta hará propaganda de los lugares de baño en Noord Holland y de áreas de deportes acuáticos de Frisia. Desde la balconada se tiene una buena panorámica del conjunto. Sobre el gran globo terráqueo de la izquierda, la navegación aérea holandesa deja ver su mundialmente famosa ruta hacia las Indias. El globo aerostático fijado por

an por tráfico rodado se dirigirían, tras bajarse de sus vehículos, a las entradas, que estaban situadas a un nivel algo más alto. A tal fin, se habían diseñado unos puentes peatonales sobre la mencionada vía de tráfico. Como complemento, se contaba también con espacios de aparcamiento de coches, uno en las proximidades de la entrada principal y otro más pequeño en el extremo sur y pensado para los visitantes del edificio de congresos, situado en esa zona.

Dentro del recinto, los edificios principales se colocarían en la parte oeste “unidos a una densa plantación para en todo lo posible poder mantener detenidos los vientos noroeste y suroeste dominantes en este país”.³⁵ De esas construcciones, la más importante, el edificio permanente del pabellón principal, el cual tendría una parte anexa para congresos de planta en arco, se ubicaría como un fondo al final de la avenida principal. En varias de las perspectivas se puede apreciar la importancia concedida a la gran nave del pabellón principal que, con su sección arqueada, fue pensado como un imponente hall de exposición de los medios de transporte. Muestra de ello sería un gran globo terráqueo en el que se marcaría

la ruta aérea, entonces bastante espectacular, que unía los Países Bajos con la Indias Holandesas. En dicho pabellón se guardaría además la sorpresa de que “un dirigible fijado por cable emergería a través de una abertura practicable en la cubierta, para poder ofrecer a los visitantes una panorámica de Amsterdam y los campos de los alrededores”.

Pero con todo, sería nuevamente el agua el elemento quizás más peculiar: “Diferentes elementos acuáticos excavados habrían podido aumentar el carácter holandés del conjunto y haberle dado una más agradable escala. ‘Dígalos con agua’ era el lema. En los dibujos se apreciaba un curso de agua que serpentea entre los diferentes pabellones y que se ensancha en un lago. En lugar del típico tren Liliput los visitantes habrían podido recorrer el conjunto tranquilamente en barca”, siendo de especial interés “la navegación a través del gran hall del transporte, la cual sería un elemento de gran sorpresa y atractivo”.³⁶ Efectivamente, entrar por barco y salir en dirigible hubieran sido, desde luego, dos espectaculares formas de transitar el gran espacio del pabellón principal.

cable puede elevarse por encima del hall a través de la cubierta practicable; desde allí los visitantes gozan de un bello panorama de todo el recinto. En este hall se muestran además aviones, trenes, automóviles, radios, etc.

Otro aspecto a subrayar hubiera sido también la conexión por agua con otras instalaciones de las proximidades, “Estas embarcaciones podían además llevar a los visitantes hasta el Lunapark situado en la otra orilla del Amstel y hasta el Viejo Amsterdam, que había sido pensado colocar en una pequeña isla en el río. El Lunapark y el Viejo Amsterdam serían también accesibles a pie desde el ferrocarril de circunvalación y por consiguiente, tanto desde el recinto expositivo como desde el transporte público”.³⁷

Naturalmente, aspectos tan holandeses como la floricultura o los derivados lácteos no podían quedar ausentes y “como centro de la participación de los cultivadores de flores holandeses se había ideado una gran rosalada junto al Amstel y, anexa a ella, un complejo para los quesos de Aalsmeer”.³⁸ Dicha rosalada, tal como se apreciaba en la perspectiva de conjunto, estaría también lindante con el lago artificial, en el que se colocaría el café-restaurante principal de la exposición. La rosalada sería además un área de descanso dentro del recinto y desde los pisos elevados de la mencionada cafetería se podría gozar de las bellas vistas de los polders. Nuevamente, por tanto, “propios y extraños habrían podido disfrutar algo de la típica belleza de Holanda”.³⁹ También, y como parte de la representación colonial de las

Indias holandesas, se contempló, así mismo, la construcción de un ‘teatro balinés’ en el medio de una zona arbolada “ascendente en altura”.

Según sus autores, el proyecto debía entenderse sólo como una sugerencia de las posibilidades para una Feria Mundial en Amsterdam con lo que “un buen número de factores no se han tenido en cuenta, en primer lugar los factores de naturaleza financiera, por los que por cierto y como es sabido, la idea de la exposición finalmente embarrancó”.⁴⁰ No obstante, y a través de las anteriores observaciones, debía quedar claro que “si una exposición tiene tantos y tantos metros cuadrados más que una anterior, eso no tiene interés, si en cambio lo tiene si una exposición posee carácter y si se ha convertido en una verdadera expresión cultural”.⁴¹

Los terrenos para este proyecto nunca fueron convertidos en un recinto para exposiciones y los edificios feriales de Amsterdam, construidos finalmente tras la guerra, se localizaron algo más al norte y dentro del anillo ferroviario. En el diseño de dichos pabellones Bodon tuvo finalmente un destacado protagonismo, proyectando la mayoría de ellos en sus sucesivas fases. El área descrita para el proyecto sigue en la actualidad nítidamente delimitada por el río y algunos canales y sobre ella se situ-

Exposición mundial de Amsterdam. Vista aérea nocturna



an los jardines públicos del Amstelpark. En su interior existe todavía una antigua casa palaciega,

Amstelrust, a la cual también se hacía alusión en el proyecto y a la que se pensaba incluir en el mismo.

Concurso de ideas para Área de Exposiciones y Mensa en Viena

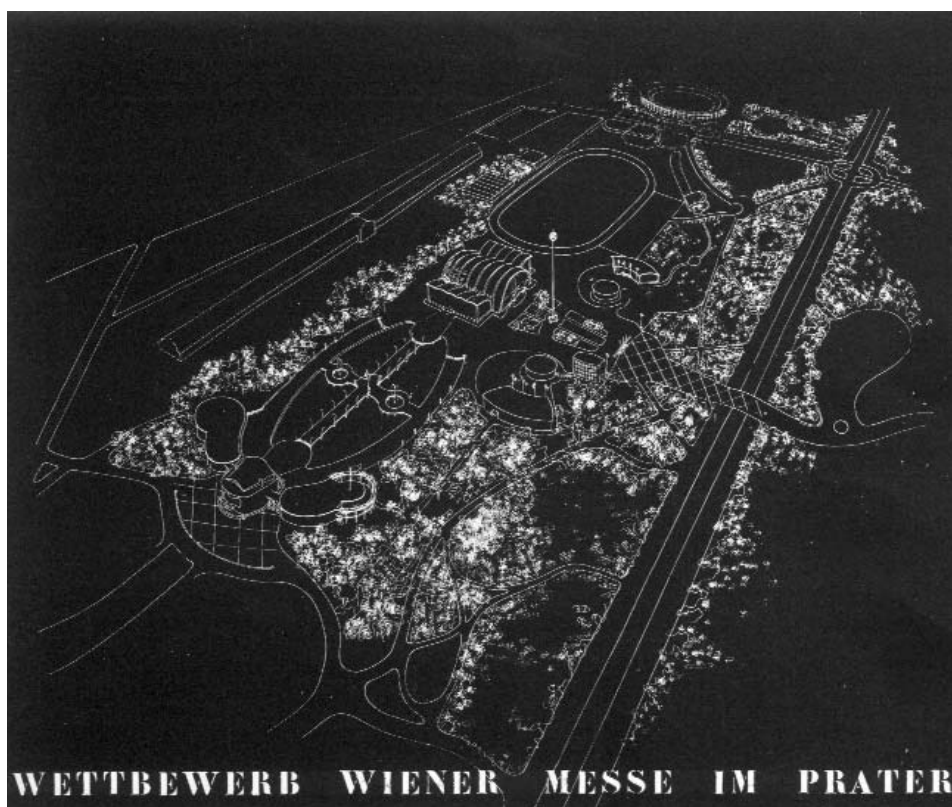
De este proyecto de ideas publicado en 8+O en abril de 1938 y del que fueron responsables ya solamente Groenewegen y Van Woerden la información disponible se limita a una perspectiva y una planta generales acompañada de un texto corto con indicaciones de los autores. No obstante, dicha documentación permite hacerse una idea general de los puntos de partida y de las principales intenciones perseguidas. Su ubicación era la misma de la Feria de Muestras actual, englobando en la esquina oeste el parque de atracciones del Prater.

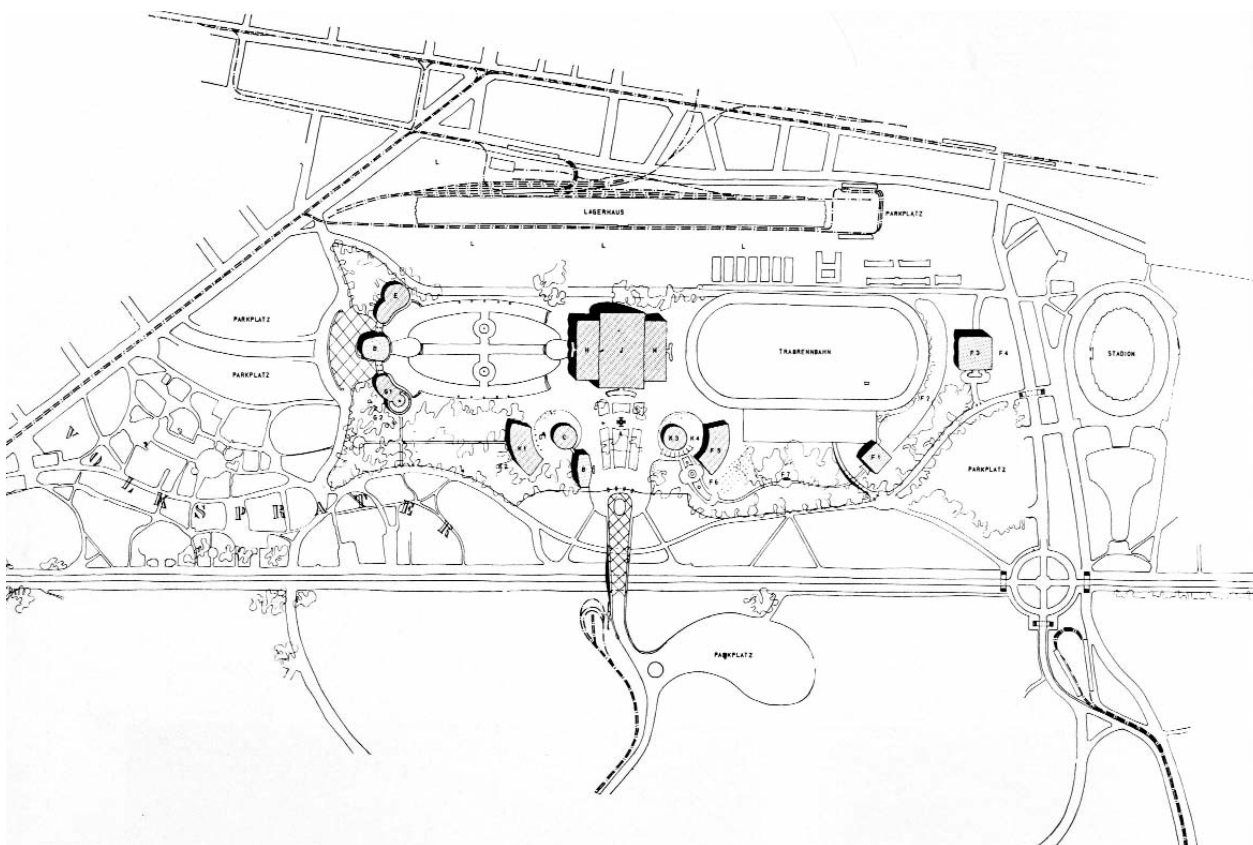
El programa partía en este caso de una serie de edificios y parcelas con superficies fijadas, las cuales había que situar y agrupar de la manera más adecuada. “La intención era dar una panorámica de las posibilidades que el terreno dado podía ofrecer como área de exposiciones y feria de muestras. El proyectista tenía que tener en cuenta que el terreno tam-

bién debía ser adecuado para la celebración de desfiles y cabalgatas, fiestas al aire libre, acontecimientos deportivos, etc. y en lo posible tenía que formar una unidad con las instalaciones deportivas ya existentes”.⁴² En consecuencia, algunos elementos previos dentro del recinto, como un hipódromo, un estadio e incluso un alargadísimo almacén con espacios próximos para pabellones temporales tenían que ser mantenidos.

Otra característica particular del programa de construcciones era que éstas debían poder realizarse en distintas fases, citándose con detalle cuáles deberían serlo en la primera de todas. Además, “ya que podría pasar bastante tiempo entre las diferentes fases, en el programa se pedía que después de cada una el terreno siguiera formando una unidad”, por ello, “en el cuadro de las exigencias establecidas, fue dejada al diseñador la máxima libertad concerniente al proyecto de nuevas vías de acceso, el

Concurso de ideas para el Área de Exposiciones y Mensa en Viena. Proyecto de concurso de ideas de los arquitectos Groenewegen y van Woerden. Adquirido por la ciudad de Viena.





Concurso de ideas para el Área de Exposiciones y Mensa en Viena. Situación Exposición y Feria de Muestras

cambio o no, o la eliminación de calles existentes, vías de tranvía, construcciones, etc".⁴³

Con las anteriores premisas, la intervención se limitó sobre todo a sugerir la disposición de una serie de pabellones y cuerpos de edificación distribuidos por la extensa área disponible. Aprovechando algunas de las pautas direccionales existentes, el criterio de ordenación siguió un esquema de dos ejes ortogonales que sirvieron como referencia para ubicar la mayoría de construcciones. Pero aquí y a diferencia del mayor informalismo de la anterior propuesta, sobre dichos ejes se realizaron composiciones de un matizado barroquismo reflejo de las tendencias un tanto manieristas y progresivamente dominantes en los últimos años antes de la II Guerra Mundial.⁴⁴

Aun así, y no obstante la preponderancia de lo simétrico y lo marcadamente curvilíneo, se mantuvo todavía un cierto sentido de apertura e independencia entre los pabellones, coexistiendo con un diseño libre y paisajista de las áreas ajardinadas. Ulteriores detalles sobre el programa y la funcionalidad de sus elementos

pueden apreciarse a través de la leyenda con el destino de los diferentes pabellones.

- A Símbolo
- B Edificio de administración
- C Restaurante
- C1 Jardín del restaurante
- D Cine
- F Feria de maquinaria
- F1 Pabellón de maquinaria agrícola
- F2 Terreno libre para demostraciones de maquinaria agrícola
- F3 Pabellón de animales de trabajo
- F4 Terreno libre para animales de trabajo
- F5 Pabellón para productos de jardín
- F6 Jardín de plantas de adorno y útiles
- F7 Polígono de tiro subterráneo (longitud 400 m)
- G1 Pabellón maquinaria de construcción
- G2 Terreno libre asociado
- H* Pabellones de electricidad y radio
- J* Feria de automóvil
- K1* Feria de bienes alimentarios
- K2 Terreno libre bienes alimentarios
- K3* Pabellón del vino
- K4* Jardín del pabellón del vino
- L Terrenos a disposición. Expansión (pabellones extranjeros)

Notas

1. Hans Elte, miembro de 8+O, en su artículo sobre el concurso calificó el proyecto ganador de Slothouwer como "clásica fanfarria a la que ni siquiera se dirigen nuestros oídos. Tanto más por la poca armonía con está tocada, vacilante e imperfecta como la de un músico dominguero". En su opinión, su aporte a una posible renovación del clasicismo, era nula, "¿Nos hace mirar otra vez hacia la controversia clásico-moderno y surge de este contraste el punto de partida de una nueva tendencia? ¿Con seguridad que de este proyecto no?". Hans Elte. "An American tragedy", 8+O, n.15, 1938, p. 147.
2. Los otros dos concursantes fueron J.P.L. Hendriks y D. Roosenburg y la figura al parecer decisiva en el giro del fallo del jurado fue A.C.D. de Graeff, miembro del mismo, amigo personal de Slothouwer y antiguo ministro del gobierno. Ver Fanelli, *Architettura Edilizia Urbanistica, Olanda 1917-40*. Firenze: Francesco Papafava, 1978 p. 554.
3. Mart Stam, "Ontwerp voor het Nederlandsche Paviljoen te New-York 12939", 8+O, n.15, 1938, p. 142.
4. Ibid, pp. 142-44.
5. Ibid, p. 144.
6. Esta estructura de pórticos lineal y seriada puede interpretarse también como una de las últimas muestras de la enfática regularidad a la que Stam se había atenido en gran parte de su obra anterior. Este concepto es discutido en Rafael Garcia, "Espacio y regularidad. Aspectos de la obra de Mart Stam", *Anales de Arquitectura*, 7. Universidad de Valladolid, 1996, pp. 60-71. A su vez, la solución de cubierta continua levemente curvada aparece con una cierta reiteración en numerosos proyectos de la época en Holanda, siendo uno de sus ejemplos construidos más destacados la del Laboratorio Nacional de Aeronáutica en Amsterdam (1938-41), de Van Tijen y Maaskant.
7. 8+O, op.cit. pp. 144-45.
8. Ibid, p. 145.
9. Ibid, p. 145.
10. Ibid.
11. Ibid., pp. 145-46.
12. Ibid. p. 146.
13. Ibid.
14. "Jonge Werklozen aan het 'werk?', 8+O, n.19, 1939, p. 218. En este artículo sin firma que acompañaba, junto a otros, la publicación de la exposición, se hacía expreso reconocimiento a la escasa cuantía de la remuneración y al tratamiento no adulto que se hacía de los jóvenes al pagarlos con dinero de bolsillo y no "con un sueldo decente". No obstante, en él se puso de manifiesto también que estos jóvenes "sudaron ocho horas al día y trabajaron con ardor y entusiasmo en tareas interesantes".
15. Nota de la redacción. 8+O, n.19, 1939, p. 218.
16. J.B. Van Loghem. "Gedachten over de tentoonstelling 'De trein 1839-1939'", 8+O, n.19, 1939, p. 210. Es posible además que algunos de los jóvenes colaboradores fueran alumnos del Instituut voor Kunstnijverheid (Instituto de Artes Aplicadas) de Amsterdam, importante institución educativa de los oficios artísticos, de la cual Stam había sido elegido, no sin fuerte controversia, director en 1939.
17. L.B. [Lotte Besse]. "Tentoonstelling 'De trein 1839-1939'", 8+O, n.19, 1939 p. 213.
18. J.B. Van Loghem. "Gedachten over de tentoonstelling..." op.cit. pp. 209-10.
19. Ibid. p. 210.
20. Ibid. p. 209.
21. Ibid.
22. Hajo Rose. "Toegepaste kunst of de tentoonstelling", 8+O, número 1939, p. 216.
23. Ibid., p. 217.
24. Ibid., p. 218.
25. Ibid., p. 218.
26. Mart Stam, Project voor Tentoonstellingspaviljoen te Keulen. 8+O, 1, número 1940. Cabe señalar la coincidencia con la situación de 1914 en que, también por el estallido de la guerra, tuvo que suspenderse otra exposición en Colonia; en aquel caso la promovida por la Deutsche Werkbund. En la de 1940 se dio además la circunstancia de que dicha suspensión vino a coincidir con la invasión de Holanda por el ejército alemán, que alcanzó su punto más crítico el 14 de mayo de 1940 con el bombardeo de Rotterdam.
27. Mart Stam, Project voor Tentoonstellingspaviljoen te Keulen, op. cit., p. 16.
28. Ibid.
29. Situatie van de Verkeerstentoonstelling Keulen 1940 die dor de politieke omstandigheden is uitgesteld. Opmerking. 8+O, n.1, 1 de enero de 1940. p. 13.
30. Ibid.
31. Redactie. Een suggestie voor wijlen de wereldtentoonstelling te Amsterdam. Een woord van de Redactie! 8+O, n.1, 16 de enero de 1937, p. 3.
32. Bodon, Groenewegen, van Woerden. Een suggestie voor wijlen de wereldtentoonstelling te Amsterdam. 8+O, n.1, 16 de enero de 1937, p. 5.
33. Ibid.
34. Ibid., p. 6.
35. Ibid., p. 7.
36. Ibid., pp. 7, 8.
37. Ibid., p. 8. El estado actual del lugar, todavía con uso agrícola, hace pensar que un Lunapark o parque de atracciones nunca llegó a construirse en esa zona. No hay tampoco vestigios de ninguna isla artificial en esa parte del río que hubiera podido albergar un Viejo Amsterdam.
38. Ibid.
39. Ibid.
40. Ibid.
41. Ibid.
42. Groenewegen y Van Woerden. "Ideeen-prijsvraag 'Austellongs-und Messegelände der Stadt Wien". 8+O, n.7, 9 abril 1938, p. 60.
43. Ibid.
44. Esta tendencia hacia lo curvilíneo y los trazados barrocos modernizados fue liderada en Holanda por Sybol van Ravestein quien ejerció gran influencia entre los arquitectos del momento de casi todas las orientaciones. Un referente destacado podría ser su proyecto construido para el zoo de Rotterdam, terminado en 1941.

(Traducciones del neerlandeés por el autor)